

UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

E.A.P. DE HISTORIA

**Caminos al progreso. Mano de obra y política de
vialidad en el Perú: la Ley de Conscripción Vial. 1920-
1930**

TESIS

Para optar el Título Profesional de Licenciado en Historia

AUTOR

Mario Miguel MEZA BAZÁN

ASESOR

Carlos CONTRERAS

Lima - Perú

1999

*A Susana Araujo y Rosa Bazán,
Mujeres a quienes debo lo que soy.*

INDICE

	<i>Pgs.</i>
<i>PROLOGO</i>	5
Introducción: Breve Balance Historiográfico; El Problema,	
Los Objetivos y las Hipótesis; Metodología y Fuentes	7
PARTE I: IMAGINAR Y CONSTRUIR EL PROGRESO DE LA NACION	
Cap. 1°-Al Encuentro del Siglo XX.	
A.- El Contexto Nacional	24
B.- Los Caminos No Carreteros	28
Cap. 2°- Imágenes de Autorrepresentación: La Ruta al Progreso	33
Cap. 3°- “Construyamos Caminos: ¿Una Alternativa de Grandes Soluciones?	
A.- Mano de Obra y Vialidad en Debate.	40
B.- La Solución al Nudo Gordiano De La Vialidad: La Ley	
De Conscripción Vial	44
Cap. 4°-La Ley y La Construcción de Caminos.	
A.- La Victoria de los Pragmáticos “Soñadores”.	52
B.- ¿Una Ley a la Deriva?	54
C.- La 1° Conferencia Técnica Nacional de Carreteras: Las	
Conclusiones y el Final de La Ley	61
Cap. 5°- La Aplicación de una Ley.	
A.- Entre La Política y La Ley Vial: El Problema de los Objetivos y	
Medios	71
B.- La Financiación del Programa Vial	78
C.- El Apoyo Local y La Base de la Ley Vial	83
Cap. 6°- Retrospectiva y Balance de una Ley: Los Resultados,	
Las Consecuencias y las Alternativas.	
- Estado Peruano: Reconfiguración Espacial y Modernización Vial	92
PARTE II: LA SOLUCION TRADICIONAL EN LA LEY: EN	
LOS CAMINOS DE HUAMANGA Y CANTA	
Cap. 6°- Huamanga en Busca del Progreso.	
A.- Sociedad y Poder.	103

B.- Hacer Caminos por un Ferrocarril: ¿Una Solución Frustrada?	110
C.- Al Final del Camino	118
Cap. 7°- Canta: La Marcha al Oriente.	
A.- Rebelión en Lachaqui: Carretera Sí, Autoritarismo No	129
B.- Sociedad y Poder	134
C.- En los Caminos de Canta: Conscriptos y Autoridad Local.	144
CONCLUSIONES	158
Anexos y Mapas.	164
Fuentes y Bibliografía.	196

PROLOGO

Esta monografía de tesis nació en un doble ambiente, tanto fuera de la universidad como también dentro de ella. Principalmente se realizó por los estímulos de algunos temas de debates en torno a la historia económica, social y política de los últimos cien años en el Perú. Fundamentalmente ha sido importante los debates y conversaciones realizadas en la casa del historiador y amigo Eduardo Toche, quién con la también amabilidad de su esposa, desde hace cuatro años nos puso al corriente de todos estos temas y las principales cuestiones que valía la pena investigar. Pero como hacer una investigación requiere “algo más” que discutir en algún ambiente amigable los temas que apasionan, con la universidad - principalmente las clases del curso de Historia de América Contemporánea con el profesor Carlos Contreras-, fueron significativos para encuadrar mejor el problema de la ley de conscripción vial. Siguiendo así estas líneas directrices de pensamiento se ha podido modelar más o menos esta investigación.

Bajo este contexto es que la tesis se ha ido construyendo en estos casi tres años con la presentación paulatina de trabajos que iniciaban con un sondeo del tema de la ley de conscripción vial y la investigación de una provincia (Canta) y que los fui presentando a eventos realizados tanto en la facultad como fuera de la universidad. De allí que debo hacer ante todo algunos agradecimientos previos sin los cuáles hubiese sido imposible realizar esta tesis.

Para el estudio regional – provincial de aplicación de la ley, se agradece fundamentalmente para el caso de Canta, al Seminario Permanente de Investigación Agraria (SEPIA) por el financiamiento y el espacio que me otorgaron para realizarlo. En tanto que para Huamanga me sirvió fundamentalmente la tesis del extinto historiador Adriano Araujo que tan gentilmente me cediera para esta investigación el antropólogo Dr. Jaime Urrutia.

También debo agradecer al profesor Carlos Contreras por la paciencia que me ha dispensado para asesorarme en esta investigación durante casi tres

años; también a Gustavo Lazares, Ruly Olórtégui, Gerardo Alvarez y Javier Avila por haberme ayudado en la investigación durante el periodo más crítico del mismo, sea en calidad de asistentes o alcanzándome importante material bibliográfico, pero sobretudo por el apoyo que sólo la amistad puede otorgar con paciencia. Agradezco también a los trabajadores de todos los ambientes donde se realizaron estas investigaciones ya que sin sus valiosos servicios, aún dentro de sus responsabilidades, resultaron de vital importancia para este trabajo. Y por último, un agradecimiento que resulta mas que obvio a mis padres, por haberme tolerado una inversión tan alta en tiempo y dinero; dos condiciones básicas que en un contexto de crisis para el país y sobre todo para los que pretendemos ser historiadores, resultan en casi un mérito que rayaría en una supuesta “extravagancia intelectual”.

Finalmente y no obstante que en estas sucesivas fases he ido ahondando cada vez más el estudio a la referida ley tanto en su aplicación como en su sentido político-jurídico. Creo sin embargo que es necesario seguir estudiando el asunto puesto que el tema no ha sido abordado con la profundidad específica como aquí lo hemos pretendido razón por lo que es también de mi completa responsabilidad los errores y omisiones que aquí se presenten.

El Autor.

INTRODUCCION

La ley de Conscripción Vial fue dada por Decreto Legislativo # 4113 en el Congreso de la República el 10 de mayo de 1920, bajo el régimen del presidente Augusto B. Leguía. Esta ley también fue conocida como la del Servicio Obligatorio de Construcción de Caminos. No se abolió hasta la caída del régimen el 31 de agosto de 1930, por decreto del líder y cabeza del golpe de estado, comandante Luis Sánchez Cerro. La ley en esencia refería a la obligación que tenían todos los residentes varones desde los 18 hasta los 60 años para trabajar en la construcción de caminos y carreteras del país. Así se pretendía hacia esta época resolver el difícil y complicado problema de no contar con eficientes vías de comunicación que integrasen a las diversas regiones no solo en el aspecto económico sino también en el sentido político de conformar una verdadera nación moderna¹. En este sentido proponemos a una ley como tema de investigación porque hay una importante historia que contar².

No obstante la ley de conscripción vial tampoco es cualquier ley en la historia del Perú sea desde el punto de vista legal, económico, social o político. Ya en su época provocó alrededor de ella, desde antes de su aprobación, los más enconados debates en torno a la utilidad y los beneficios que podría la nación obtener por su aplicación, según los que la auspiciaban, como también los beneficios que cada localidad obtendría de ella. Los que estaban en contra de

¹ Pedro Davalos y Lissón: Las Vías de Comunicación en el Perú. Propaganda a favor de las Carreteras y del Establecimiento de un Servicio de Automóviles en toda la República. Nueva York.1902. Carlos Oyague y Calderón: La Conscripción Vial O Servicio Obligatorio de Caminos. Ideas Generales y Argumentos que pueden Servir de Base a una Ley. Sociedad de Ingenieros.Lima.1915. Jorge Basadre: "La Conscripción Vial" en Revista NOVECIENTOS.Nº 1-3. Lima, abril 1924.Dante Castagnola: Caminos. El progreso Nacional. Lima. 1936. Antonello Gerbi: Caminos del Perú. Historia y Actualidad de las Comunicaciones Viales. Lima. 1944. Baltazar Caravedo Molinari: Clases, Lucha Política y Gobierno en el Perú.1919-1930. Lima.1977.

² La ley como objeto de investigación que vaya más allá del sentido llanamente jurídico e ingrese a la dimensión social y política de su ubicación y funcionamiento legítimo dentro de la sociedad, tiene base en el hecho de que como instrumento fundamental en el gobierno de la sociedad, es una creación tan humana como el arte, la ciencia o la política. Como dice Pierre Legendre *"el arte de gobernar no es una teoría, es el arte de tramar una legalidad para hacer nacer, alimentar y conducir a los sujetos humanos hasta la muerte"*. En Morgan Quero: "Estado y Representación en el Perú". En Revista ALLPANCHIS 39. Instituto Pastoral Andina. 1º semestre. Cusco.1997.pg.116.

esta ley eran los que denunciaban los efectos negativos que traería un dispositivo que obligaba fundamentalmente a una población indígena –campesina, expuesta a la fácil explotación de las autoridades locales, a “contribuir” una parte de su fuerza de trabajo en la construcción de las carreteras. A partir de este momento se puede decir que las posiciones en torno a los efectos de la ley 4113 se dividieron entre los que la veían como un instrumento necesario de modernización de las vías de comunicación como los que la consideraban un instrumento legalizado que favorecería, sobre todo entre los gamonales, la explotación en particular de la mano de obra campesina.

Breve Balance Historiográfico

Estudios sobre la ley vial hubo desde el mismo momento en que se dieron las propuestas que hicieron patente la necesidad de su existencia, pues no era extraña en la práctica de la época el obligar a la población indígena a trabajar en la construcción de caminos (P.Davalos.1902: 51; C. Oyague.1915: 7, 15; Ecuador.1930: 1). Sin embargo, sus impulsores políticos lo veían no como parte de un problema de una sociedad pre-moderna con el cuál convivían, sino como parte de una “ventaja del atraso” del cual eventualmente podrían sacar provecho para la modernización vial. No entendían en cambio el significado histórico de por qué a pesar de contar con esta “ventaja”, las condiciones para que un instrumento tan fundamental en la constitución de una sociedad política republicana como era la ley, fuese suficiente para que se imponga con éxito dentro de la política de vialidad que el regimen leguista impulsó hacia esta época. En el mejor de los casos lo que pretendían era legislar una costumbre que, como ellos mismos consideraban, era un hábito consuetudinario entre la población campesina, a la cuál solamente había que normar para su mejor funcionamiento y aprovechamiento por parte del Estado. El resto, sobre cómo se aplicaría y cuáles serían sus efectos sobre la población campesina, sobre todo en su relación con las autoridades locales para movilizar la mano de obra, no fueron tomados muy en cuenta. Solo atinaron a declarar que sobre el supuesto hábito de las tradicionales mingas se canalizarían mejor los esfuerzos del país

para dotarse de carreteras (DAVALOS, P.1902: 61-63; OYAGUE, C.1915: 10-18).

Fue precisamente a partir de la vigencia de la ley que la oposición política al régimen y también a la norma hizo crítica pertinente en el vacío que dejaba su sustentación positiva. Ellos criticaban concretamente la capacidad del Estado para comunicarse con la población campesina y enterarse de sus reales intereses y necesidades. Es decir, no bastaba una aplicación normativa para que automáticamente los conscriptos acudiesen a los trabajos de las carreteras. Había de por medio muchos obstáculos que salvar, el más fundamental era el poder que tenían los terratenientes y los gamonales en las provincias para decidir normas legales que debían cumplirse y qué o a quiénes debían favorecer. Otra objeción era su carácter discriminado por el cual muchos se exoneraron del cumplimiento de la misma (BASADRE, J. 1924 (1): 29; (3): 22-25; 1972: T. XII: 255-257; MARIATEGUI, J.C.1926: I).

No era extraño entonces que por estas situaciones se cuestionase precisamente la autoridad del Estado para discutir la vigencia y la buena aplicación de sus normas, pero existía poca conciencia entre los impulsores de la ley sobre el hecho de que efectivamente, la falta de autoridad del Estado incidía en su capacidad para llevar a cabo con su propia autonomía –y por tanto con una capacidad “más técnica que política”- el programa de vialidad que tanto deseaba el gobierno de turno. En esta dificultad inicial incidía también la enorme centralización de intereses existentes sobre el aparato estatal que no hacía un partícipe directo en el debate al resto de la población en asuntos que como éste bien les pudo interesar. El debate que se abrió al final del régimen leguista y posteriormente a éste, trató por eso las características contradictorias que resultaban de un solo aspecto: se lo justificaba como parte de una buena política del cual habían resultado para el país las obras benéficas de la “Patria Nueva”; y por otro lado, se las criticaba como parte de un régimen que buscó usufructuar del poder con estas mismas obras. Entre estas críticas la política de vialidad resultaba como eje central de debates. El balance final en esta perspectiva pierde

la visión de país y los efectos específicos que un régimen y una ley como la 4113 ocasionaron al conjunto de la sociedad³.

Pasada esta etapa de la historia política y con ella este intento de política de vialidad sustentada en la ley 4113, el formato del debate en torno al carácter que había tenido el desarrollo de los caminos y la tributación gratuita de la fuerza de trabajo de la población indígena decayó. El ambiente político exigía que los temas de debate, sobre todo del campesinado indígena excluido hasta entonces de la historia nacional, asumiese un papel dentro de los problemas de la modernización y la democratización que la sociedad peruana exigía. Indirectamente comenzó a achacarse, con puntos de vista que privilegiaron esta dimensión del debate desde sectores progresistas y de izquierda, que cualquier forma de exacción sistemática, sea en dinero, productos o trabajo se lo tipificase como propio de regímenes oligárquicos, gamonales y conservadores que explotaban a sus sociedades campesinas para obtener mayores beneficios y comodidades. Las alusiones en torno al carácter feudal de la sociedad y la predominancia de una sociedad política en extremo conservadora perdieron de vista problemas específicos como era el sentido de la tributación indígena durante toda la era republicana y como ésta había tomado una forma especial con la Ley de Conscripción Vial. Ni siquiera para un defensor tan tardío del “Oncenio” como Manuel Capuñay, en la década de los ’50, llamó la atención de la existencia de una ley que tenía como propósito de modernizar al país, a lo más seguía hablando de los beneficios del programa vial del gobierno mas no de su significado o siquiera de su historia (CAPUÑAY, M. 1951: 197-199). Historiadores de la talla de Jorge Basadre en su monumental obra “Historia de la República del Perú” y en sus sucesivas ediciones no dejaron sin embargo de

³ Los que estaban a favor por ejemplo: Carlos Villena: Los Recorridos del Ministro Sr. Souza a través del Perú. Lima. 1927. José Reaño: Historia del Leguismo. Sus Hombres y sus Obras. Lima. 1928. Ernesto Diez Canseco: La Red Nacional de Carreteras. Lima. 1929. Cesar Zapatel: Vialidad y Turismo en el Perú. Lima. 1929. Abel Ulloa Cisneros: Escombros 1919-1930. Lima. 1934. Manuel Capuñay: Leguía, Vida y Obra del Gran Constructor del Perú. Lima. 1951. Los que estaban en contra del régimen y su política de vialidad: Dora Mayer de Zulen: El Oncenio de Leguía. Callao. s/f. Dante Castagnola: Caminos. El Progreso Nacional. Pg. 20-23. Antonello Gerbi: Caminos del Perú. Historia y Actualidad de las Comunicaciones Viales. Lima. 1944 (este último matiza su posición crítica al respecto).

prestarle atención importante, no cambiando en nada las opiniones que habían sustentado su denuncia original en 1924(BASADRE, J.1972: T. XII: 255-257).

En el siguiente periodo de la historiografía de la República (1950-1980) sin embargo ya no se presentaba ningún tema concreto sobre los mecanismos específicos de la exacción legal de la fuerza de trabajo en las carreteras. La temática dominante si bien estaba en la situación rural del Perú republicano, ésta acaparaba en términos generales los problemas de articulación campo-ciudad, luchas campesinas y movimientos sociales, etc. Los trabajos pioneros del Seminario de Historia Rural Andina y los que participaron allí dieron un salto cualitativo en tal sentido.⁴

Uno de ellos ha sido el historiador Wilfredo Kapsoli que con sus trabajos pioneros sobre la realidad del campesinado peruano entre el siglo XIX y el siglo XX recuperó el tema de la conscripción vial desde un aspecto histórico. La tesis que presentara junto al historiador Wilson Reátegui en 1972 (El Campesinado Peruano.1919-1930.Lima. UNMSM. 1972) es un buen punto de partida para iniciar un análisis sobre los diversos aspectos de la ley de Conscripción Vial y las instituciones que rodearon al campesinado. La reconstrucción histórica que hacen sobre la ley, - la cual consideran una exacción generalizada e indiscriminada que hacían tanto las autoridades locales como los gamonales para su beneficio personal (KAPSOLI, W. y REATEGUI, W.1972: 60) -; reflejaba que tanto ésta como otras instituciones legales, como por ejemplo el Patronato de la Raza Indígena, articularon eficientemente al Estado con las clases dominantes y el campesinado. Esta era una razón de por qué la que leyes e instituciones, según nos explican, devenían al final en un “manejo perverso” desde el Estado de las masas campesinas pese a sus fines civilizadores, olvidando dichos investigadores sin embargo en su explicación, que toda esta “parafernalia legal” era parte de una política de gobierno destinado a modernizar, en este caso al menos, las carreteras dentro de un programa global de modernización(KAPSOLI.1982: 47,59).

⁴ Por otro lado se encontraban en este debate instituciones como el Instituto de Estudios Peruanos con su serie “Sociedad Rural”, aparte de publicaciones locales como la revista *Campesino* y el Taller de Estudios Rurales del Dpto. de CCSS de la Universidad Católica.

Un matiz dentro de la generalidad de su estudio sobre la República, lo ofrece la historiadora Margarita Guerra sobre el tema que tratamos. Ella considera que los abusos que las autoridades y gamonales cometían en torno a la ley se debían fundamentalmente a su fuerte influencia como poderes locales autónomos para distorsionar las normas legales en sus fines como en su forma a su favor. Lo que se suponía debía beneficiar a los pueblos en un inicio bajo un dispositivo que auspiciase la construcción de caminos, considerado un medio vital para el desarrollo local, estos poderes informales los usaban como medios de explotación y usufructo perjudicando la construcción y beneficio inmediato de los pueblos (GUERRA, M. 1994: T.VIII: 102-103,572-574).

Una última etapa en los estudios rurales, ligado muy estrechamente a la etnohistoria, ha permitido abordar en estas décadas una diversidad de temas con un enfoque regional donde se ha privilegiado la reconstrucción histórica de espacios económicos y sociales locales con el poder político ligado íntimamente con el poder político del Estado peruano. La misma ha permitido plantear algunos problemas fundamentales sobre la sociedad campesina, los sentidos de la modernización para estos y para el Estado Nacional y hasta donde han podido llegar las relaciones entre ambas entidades sociales, algunas veces interrumpidas por violentas reacciones sociales o mantenidas en stand by por mutua ignorancia o negociación. Estas últimas opiniones son las que más se acerca a nuestro punto de interés, no sólo por lo que es el tema de la tributación campesina y una de sus formas especiales que es la que nos preocupa (la conscripción vial), sino por los enfoques metodológicos utilizados⁵. Los estudios

⁵ Al respecto hay una “clasificación aplicada” interesante realizado por el historiador H. Bonilla que tomamos para nuestro propio balance y es la que plantea tres puntos de vista: la chayanoviana, consistente en la coacción de un poder político hacia los campesinos autosuficientes para generar excedentes indispensables para su sostenimiento. En ese contexto puede por ejemplo ubicarse el innovador trabajo de Carlos Assadourian: “La producción de la Mercancía-Dinero en la Formación del Mercado Interno Colonial”. En Enrique Florescano (Edtrs.). México.FCE.1979.La propuesta de la “Economía Moral” sostenida en el área andina por los antropólogos John Murra: Formaciones Económicas y Políticas del Mundo Andino.IEP.1975 y Tristan Platt en el caso sureño: Estado Boliviano y Ayllu Andino.IEP.1982. Y una propuesta intermedia (la cuál no menciona con nombre propio) que considera insuficiente la sustentación empírica de las dos propuestas anteriores pero que desde una perspectiva, que acerca a la política como factor clave en las relaciones Estado-campesinado, nos remite a la comprensión de la cuestión tributaria(Bonilla,H.: “Estado y Tributo Campesino. La Experiencia de Ayacucho”. En H. Bonilla (Comp.).Quito.FLACSO.1991.

realizados, en la sierra central y en la sierra sur para el siglo XIX preferentemente, nos dan la certidumbre de que efectivamente no podía haber una “política nacional” de gobierno con una estructura formal como era el Estado sin una importante participación de los poderes regionales que se sobrepusiera sobre sus propios campesinos. Sin ese apoyo dicha estructura formal que sostenía el poder político del Estado peruano se hubiera visto inerme y deslegitimado en su propio territorio. Es por eso, por ejemplo, que para el cumplimiento y pago de contribuciones al fisco desde un sector desmonetarizado y semi-incluido en las economías capitalistas, constituye un problema central investigar que mecanismos de exacción de excedentes están funcionando como bases de las sociedades pre-modernas, los que paradójicamente se han dado con regímenes políticos e ideológicamente liberales y que buscaban encaminarse a dicha modernización⁶. Cabe destacar en ese sentido que los estudios sobre la modernización en los países que lo experimentaron, implementa un marco teórico conceptual ideal para establecer las pautas sobre las cuáles marchan dichos mecanismos de acumulación de excedentes, encauzadas hacia la modernización de sus propias sociedades (MOORE, B.1991: 335)

El objetivo final de la investigación de una ley como la de Conscripción Vial implica demostrar como se dan dichos mecanismos de acumulación con esta ley al menos entre el sector campesino ya que a pesar de su carácter modernizador, este era un sistema tradicional y típico de exacción de valor no monetario ni productivo sino en trabajo de la sociedad campesina, condicionadas por que sus estructuras económicas tradicionales articulados a archipiélagos exportadores como fue el caso de los países latinoamericanos de principios del siglo XX, plantearon a un sector de las elites tecnócratas la posibilidad de suplir las deficiencias de un efectivo sistema de contribución fiscal monetario sostenido por un reducido sistema económico moderno por el de un sistema de

⁶ Maria I. Remy: “La sociedad local al inicio de la República”. Rev.Andina.12.Cusco, diciembre 1988. C. Hunefeldt: “Poder y Contribuciones: Puno,1825-1845”.Rev. Andina 14.diciembre 1989. C. Contreras: ”Estado republicano y Tributo Indígena en La Sierra central en la Post-Independencia. Rev. Histórica. Vol. XIII(1).Lima, julio 1989.Pg.34.Estos mismos enfoques sirven por ejemplo para estudiar los orígenes de las movilizaciones sociales y campesinas principalmente en la República.

contribución en trabajo directo proveniente de un gran sector de la sociedad rural y campesino tradicional.

Las ciencias sociales y la historia social en los últimos tiempos nos ha mostrado sin embargo que entre el Estado y la sociedad campesina en el mundo, en Latinoamérica y en especial en Perú, no ha habido una historia uniforme de explotación y mucho menos que hayan permanecido de espaldas una con respecto de la otra de modo permanente. En el área andina estas relaciones se han caracterizado por contrastar lapsos temporales de quietud y tranquilidad social, como en el resto del mundo, desde una mediana duración de tranquilidad social alternadas con súbitas explosiones de violencia generalizada por movimientos urbanos y/o campesinos incubados al calor de aquellas temporalidades de sosiego en mediana y larga duración (STERN. 1987: Introducción). Esas alternancias han acelerado (o revolucionado) por otra parte, el tiempo histórico de la sociedad y la política vigentes reconfigurando ordenamientos sociales de explotación y resistencia tanto de parte del Estado por obtener, sino mayores excedentes, buscar preservar al menos niveles de excedente del campesinado en sí mismo. Éstos han confrontado a veces con éxito y otras tantas con fracaso la continua adaptación a los sistemas de poder que están en constante recreación, para seguir reproduciéndose y seguir sobreviviendo física y socialmente. Las propuestas en torno a esta visión nos remiten así a la dinámica complejidad que tienen para concentrarse en la espesa trama de acontecimientos sobre la explotación, las conexiones existentes entre Estado peruano y sociedad rural-campesina en marcos históricos de corta, mediana y larga duración. Se comprende así la opinión de que la “*adaptación en resistencia*” por parte del campesinado a la explotación en cada contexto histórico, definen *per se* cada recreación del poder para seguir reproduciéndose en los márgenes de las sociedades oprimidas (STERN, Steven.1984: 18).

Otros investigadores en cambio han resaltado, y profundizado por tanto en el caso peruano, la capacidad de adaptación que particularmente la sociedad campesina en los Andes tuvo desde sus orígenes - conectado a un naciente sistema capitalista internacional que drenaba excedentes -, gracias a la actitud de

las autoridades salidas del estrato original indígena dominado que se volvió campesino, frente a las exigencias de un Estado colonial. Para eso se configuró la visión de una sociedad estable aunque no exenta por eso mismo de contradicciones, que fue lo que en gran medida heredó la sociedad republicana, reproduciendo patrones específicos de explotación aunque sin perder el carácter de dominación interna más que externa de la sociedad rural-campesina y la sociedad en su conjunto (SPALDING, K.1974: 31-60).

En esencia ambos modelos nos sirven para rastrear precedentes y causas en larga duración permitiéndonos observar que el tipo de fenómeno que aquí vamos a estudiar y que a la sazón sólo tiene diez años de duración, tiene a pesar de su corta existencia un origen de orden histórico; sustentada en función de la historia andina y no de una perspectiva de historia política acontecimental, aislado en un rincón específico del régimen Leguista (1919-1930).

Esta perspectiva tiene además un par de aristas más. El primero es el significado mismo de la exacción del excedente campesino. Varias décadas atrás se discutía el papel preponderante de los poderes locales, gamonales y latifundistas tradicionales del área rural, para mediar entre el campesinado y el mercado o el Estado en la obtención del excedente. El planteamiento sobre este modelo preveía que era el resultado inevitable de una sociedad rural estática con todo el ordenamiento social y de poder feudal típicamente retardatario que consumía la mayor parte de los exigüos recursos generados en el campo sin posibilidad de acumulación interna, perpetuando ese estado de estancamiento frente a un sector moderno y dinámico capitalista, pero aislado en absoluto de ese entorno arcaico (economías de enclave), que no pugnaba por introducirse en esa área de la sociedad peruana como capitalismo agrario. El dualismo de país y el llamado triángulo sin base (campesinado- terrateniente /gamonal-mercado/estado) era la expresión de una sociedad feudal que obstaculizaba la modernización del campo por la vigencia de mecanismos tradicionales de reproducción (TANTALEAN, J.1983; CABALLERO, J.M.1981: 267-270).

La economía campesina, las ciencias sociales y la disciplina histórica de las dos últimas décadas, descubrieron hasta que punto las posibilidades de

producción y reproducción de esas sociedades, llámense tradicionales comunidades campesinas como campesinado pequeños propietarios, minifundios tradicionales y aún de las propias haciendas, basadas fundamentalmente en la cooperación e intercambio de mercancías, productos y fuerza de trabajo, sostenían tanto a sus propias organizaciones como contribuían a la economía y sociedades modernas a través de intercambios asimétricos (GOLTE, J Y DE LA CADENA, M.1983(22)19-31; MOSSBRUCKER, H. 1990). En ese contexto se interpretaba que el triángulo sin base descrito anteriormente si contaba con una base, que estaba entre campesinado- mercado/Estado (MANRIQUE, N.1987: 157-162), y que de esas relaciones directas no se relegaba del poder local al gamonal y al terrateniente en un segundo plano. La poca presencia del capitalismo agrario y no agrario (minero y comercial) en el campo les daba aún mayores márgenes de participación en la sociedad y poderes locales. Así a partir de esos espacios es que el reacomodo de las relaciones sociales y de poder en que interactuaban estos tres estamentos configuraban lo que conocemos como sociedad rural campesina y los movimientos sociales que desde allí se generaban, del cuál no estuvo exento en su momento la ley de Conscripción Vial.

A las perspectivas mencionadas se completa también las visiones en torno a la capacidad ideológica y política del campesinado andino para articularse de modo consciente a propuestas homogenizadoras de las clases dominantes en determinadas coyunturas. A lo que al parecer en algunos ven esta capacidad “integracionalista” (“nacionalista” según otros), de que si no forman parte de proyectos de envergadura de alguna clase dominante con la escasa pretensión de dirigente estos pueden identificarse al menos con determinadas necesidades en circunstancias específicas (MANRIQUE, N .1981:Cap. XI); y de otro lado, verlos como una excepción dentro de la tendencia generalizada de la fragmentación y desarticulación general de la sociedad peruana en el siglo XIX dadas las peculiares condiciones de desarrollo regional de este campesinado (BONILLA, H. 1980: Cap. VI). Proponemos como planteamiento final de esas interrogantes saber hasta que punto efectivamente aquellas tendencias sobre el

supuesto integracionista de la(s) sociedad(es) campesina(s) no resultan más de aquella posibilidad de preservar sus modos tradicionales de existencia - o lo que Stern llama precisamente “*adaptación en resistencia*” - frente a la vorágine de la desestructuración capitalista en el área rural, y que han llevado también a plantear de modo extremo la imposibilidad de tal integración si es que no hay un radical desplazamiento la sociedad campesina tradicional a favor de la modernización del área.

En ambos sentidos (el integracionista o fragmentalista) resulta importante saber cuál fue la actitud del Estado peruano con respecto a esa misma sociedad, a los precedentes que lo rodeaban para actuar con determinadas medidas legales y políticas hacia su integración y en el caso de una modernización, hasta que punto el ámbito de una política vial contemplaba realmente esa decisión.

Estas son las dimensiones del caso que nos hemos propuesto estudiar y es la manera que observamos que no ha habido un estudio propiamente dicho de la ley de Conscripción Vial; visto tanto como un problema específico en la obtención de un producto que se comprendiera como un tipo de excedente y que tuviese un papel activo tanto en las dinámicas regionales del poder local y como una reproducción de este problema en el contexto del Estado-nación. Es decir, donde el problema en esencia ya no era de la extracción de un excedente productivo en sí, sino como fuerza de trabajo planteado en similares condiciones en el contexto de los poderes local y nacional. Este problema que no ha sido recuperado propiamente por los estudiosos contemporáneos, excepto en el caso Ayacucho donde se han preocupado por analizarlo bajo el enfoque de la exacción indiscriminada de fuerza de trabajo a partir del enfoque de la explotación estructural entre la tríada clásica: campesinado indígena, gamonal-latifundista y Estado Peruano (ARAUJO, A.1989: I-IV); contiene sin embargo cuestiones intrínsecas que al revés del estudio de los excedentes productivos o en dinero, resultan menos sencillos de resolver que en el marco de ley de Conscripción Vial.

El Problema, Los Objetivos y la Hipótesis

Esbozado los supuestos teóricos del problema, la pregunta fundamental que surge para guiar esta investigación es: ¿Cómo fue posible que una Ley que obligaba a sus “ciudadanos” a contribuir con una cuota de fuerza de trabajo por doce días al año, a manera de Contribución como la ley de Conscripción Vial, subsistiera por un periodo de casi diez años y que con la misma convicción con que fue promulgada fuese también abolida?

Aquí pretendemos de algún modo continuar aquella corriente crítica en torno al tema de la ley vial pero enfatizando el momento histórico político específico del régimen en el que funcionó: “el Oncenio” leguista. En este sentido queremos entender (tal como lo han hecho ya otros investigadores) que este régimen tuvo la intención de modernizar a la sociedad peruana con medios propios (y también recursos externos) a la realidad en que vivía (KARNO, H.L. 1971: 7,261-262; GARRET, G.1973: 7-72).

Aunque es cierto que el papel de la ley bajo estos procesos de orden autoritario pueden resultar cuestionables, no es menos cierto que mientras existiera una relación directa entre la propia modernización y la ley basada en una decisión política firme que conduzca la transformación deseada, entonces existía la posibilidad de encaminar los cambios a favor de dicha modernización⁷. Nuestra hipótesis considera entonces que la conscripción vial estaba inscrita

⁷ Aunque se pueda objetar el hecho de que los intentos de modernización pasaron por ensayos frustrados o mediatizados por la indecisión de sacrificar los privilegios o el temor de cambiarlos por futuras ganancias, no se puede negar que tales intentos tenían sustento ideológico y políticos en sus representantes. En el caso del Oncenio resulta patente, según la opinión de los especialistas del período, que las reformas llevadas a cabo estuvieron precisamente dirigidas hacia el cambio de las economías pre-capitalistas las que no se dieron definitivamente hacia este supremo fin (el desarrollo de un capitalismo maduro vía la industrialización) por causas que todavía son materia de investigación y debate. En todo caso comparto la opinión de que ésta no era una modernización “moderna” sino mas bien “tradicionalista”(Véase F. de Trazegnies: “Modernización Tradicionalista”; en: La Idea de Derecho en el Perú Republicano. PUC Fondo Ed. 1979, Introducción); porque no se cumplía la premisa más general de todas las modernizaciones a largo plazo en las palabras de Barrington Moore: *“En sus líneas esenciales, el problema y la solución (de la modernización) son muy simples. Se cifran en un combinar incentivos económicos y apremio político para mover a los campesinos e incrementar la productividad y en ir tomando a la vez una parte sustancial del excedente así engendrado para construir una sociedad industrial. Detrás de esa vía hay un problema político si ha surgido o no de la sociedad una clase con la competencia e implacabilidad necesarias para imponer las mudanzas...El problema está en darle rienda suelta, así como en encauzar hacia fines sociales positivos(La capitalización). El crear una situación apropiada para ello constituye en términos muy amplios, un problema político”* MOORE, B.1991: 311.

precisamente como un instrumento decisivo en la política modernizadora del gobierno, pues se tenía la certidumbre de que con la prestación “gratuita” de la mano de obra campesina (o en el mejor de los casos como una contribución de fuerza de trabajo al Estado) no sólo se construirían las redes viales a un bajo costo sino que además se romperían las tradicionales organizaciones económicas (y mentales) que obstaculizaban la integración del país (CARAVEDO, B.1977: 66, 95)

Nuestra hipótesis esbozada se basa en esta constatación que fue verificada por los que nos precedieron en el tratamiento del leguismo y de la ley y que como consideramos anteriormente implicaba un tipo de modernización peculiar, propio de países con economías exportadoras como las latinoamericanas de principios del siglo XX, que contemplaba la acumulación desde sectores rurales no ligados estrechamente en su reproducción a los archipiélagos capitalistas. Pero esta investigación queremos ampliarlo ya no desde la simple visión generalizadora que la proponía como un simple instrumento de explotación de un régimen también explotador o en el mejor de los casos de un régimen corrompido (o quizás también muy pragmático con las carencias tecnológicas y financieras de su época) que buscó sacar provecho por medio de una tributación de fuerza de trabajo a la sociedad que gobernó dado el estado de explotación estructural de la sociedad⁸. Abordaremos más bien, sin menoscabar la propuesta anterior y darle un sentido más preciso, el sentido político- social de la ley dentro de ese proyecto modernizador y sus implicancias ideológicas y doctrinarias en relación con el régimen de turno.

Esta propuesta sin embargo estaría incompleta si es que consideramos que solo el sentido político programático de la ley pueden tipificarla como un medio apropiado para suplir las deficiencias en la modernización de las redes viales. Existe una condición básica para que no pase a la galería de los recursos jurídicos que nunca se cumplen y sea aplicable a la realidad. Los resultados de

⁸ Toda explotación es estructural según el punto de vista de análisis marxista, especialmente analizado al calor de la lucha de clases. En el caso que lo proponemos se inscribe en el concepto de que tanto la sociedad peruana como el conjunto de sociedades latinoamericanas se hallaban inmersos en la división internacional del trabajo propuesta por Immanuel Wallerstein: *The Modern World System. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World Economy in the Sixteenth Century*. Nueva York. 1974. Vol. I.

la ley con sus efectos específicos sobre los objetivos con que se planteó si bien presentan una dimensión específica interesante para explorar (y lo hacemos parcialmente en el capítulo 6), no será esta vez nuestra principal preocupación dado que no conocemos por ahora de manera precisa el impacto de las carreteras sobre la economía nacional tanto para la época como para una posterioridad inmediata. Nos ocuparemos mas bien en conocer los mecanismos locales de la movilización laboral, para eso proponemos el papel primordial que en las redes del poder político regional o provincial y a sus principales protagonistas les tocó jugar, es decir, hasta donde estaban dispuestos estos personajes a cumplir y hacer cumplir la ley.

Nuestra pregunta apunta a deslindar así dos esferas de la ley en el espacio político nacional: la norma positiva parte de un cuerpo jurídico institucional con legitimidad propia ante una sociedad política nacional; y la norma, como medio de intermediación y negociación de relaciones políticas de una sociedad que aunque nacional, social e institucionalmente estaba fragmentada en espacios regionales y provinciales. A nuestro entender esta última situación implica que posiblemente la ley se mantuvo dado el interés de todos los sectores sociales y políticos comprometidos en ella a mantenerla vigente según sintieran hasta donde sus intereses se hallaban resguardados.

De allí que resulta una interrogante fundamental a esta cuestión: ¿Hasta qué punto una ley como la de Conscripción Vial podía tener sentido y ser sostenible no sólo para los políticos de las elites (limeñas o provincianas) sino también para los principales afectados o sea la población campesina y aún la de las mismas urbes?

La interrogante expuesta formula por tanto una respuesta específica que responderemos con relación a tres objetivos específicos para esta investigación:

- 1°-Estudiar y analizar el contexto político en que nace la ley 4113
- 2°-Los mecanismos que empleó la ley en su aplicación para obtener la fuerza de trabajo a modo de contribución; y
- 3°-Las condiciones en que el poder de las autoridades locales permitían el cumplimiento de la ley 4113.

Metodología y Fuentes

El enfoque general seguido se basa en la aplicación de la teoría de los Sistemas (HABERMAS, J.1976: Introducción)⁹. Con esta teoría la metodología usada pretende demostrar como resuelve la sociedad peruana del primer tercio del siglo XX el problema de la modernización de los caminos dentro del contexto general de cambio, externo e interno, que vivía el país. Consideramos por eso que a partir de una propuesta dada como ley en 1920, aunque no original, buscaba acceder no solo al uso de la fuerza de trabajo sino también a buscar el consenso de lo beneficioso que podía resultar su aplicación en términos sociales, económicos y políticos.

Para resolver mejor esta propuesta explicativa, con enfoque histórico, hemos dividido la tesis en dos partes; el primero de cinco capítulos y la segunda parte de dos capítulos. El enfoque de país en el contexto mundial del primer tercio del siglo y las posibilidades para incorporarse en el mundo moderno; además del papel que habían tenido hasta ese momento los caminos en la vida de la nación es la nota introductoria del primer capítulo. Sobre la ley de conscripción vial se verá que esta tiene antecedentes muy anteriores al de su propia propuesta y vigencia efectiva. En ella el factor político e ideológico, y hasta emocional, pesaron igual o aún más que el puramente económico, para demostrar hasta qué punto se hacía necesario un instrumento ensayado en otros contextos históricos pero que en esta etapa de la historia tenía su propia razón de ser, la cuál la exoneraba del elemento moral que algunos la tipificaban de explotadora para ser aplicada fundamentalmente en función del campesinado indígena (Capítulos 2 y 3). Es importante mencionar en este sentido también que el supuesto pragmatismo modernizador que guiaba a la ley y a las elites que lo

⁹ La teoría de los sistemas es parte del conjunto de propuestas de J. Habermas por encontrar una teoría de la competencia comunicativa y el desarrollo de una pragmática universal. Se basa la teoría de los sistemas en saber cómo las sociedades(unidades sociales) resuelven sus problemas, objetivamente planteados, mediante procesos de aprendizaje supra-subjetivos dentro de una comunicación del tipo lingüístico. Ello supone de hecho que haya a su vez un doble proceso de comunicación: el de la interacción o acción comunicativa de intercambio de información y el del discurso o diálogo de contenidos de los temas de interés entre todos los sectores y miembros de la sociedad que no solo permita intercambiar información, ya que encontrar el acuerdo o consenso que comprometa a los participantes en el debate a tomar acciones concretas es un propósito fundamental del diálogo (HABERMAS,J. 1976).

proponían, tenía en su interior vertientes ideológicas y mentales muy arraigados a la realidad peruana, la que mostraba efectivamente que había la posibilidad de aprovechar ciertos recursos hasta entonces relegados por considerarlos obtusos y no modernos, no obstante querer ir cambiando esos métodos tradicionales en el largo proceso de la modernización. Paradójicamente no contaron que sus efectos sobre la movilización laboral iban a traer consecuencias tanto entre los opositores a la ley como del régimen imperante. La opinión pública fue decisiva para quebrar ciertos supuestos que legitimaban la vigencia de la ley; la discusión y evaluación de los efectos de la ley por parte del cuerpo colegiado de ingenieros y su vigencia entredicha desde un sector de la intelectualidad, además del afán del régimen leguista por mantenerla, forman parte de los capítulos 4 y 5, que concluye con la supresión de la propia ley por parte del nuevo gobierno conducido por una junta cívico-militar que instaurara un nuevo ordenamiento en un país en crisis. El capítulo 6 aunque no tiene que ver con el tema de fondo de esta monografía como es la movilización laboral y la política de vialidad, plantea los efectos de la Ley en perspectiva y la posibilidad de proyectar el impacto de las carreteras y la política de Vialidad seguida en la década de los veinte del siglo XX, sobre la economía y la sociedad peruana.

La segunda parte está dividido en dos capítulos (7 y 8), da vuelta a la medalla del asunto tratado en la parte anterior, pero tiene una connotación más regional e interna y trata la aplicación de la ley en dos provincias que hasta entonces no habían gozado de los beneficios de política alguna modernizadora: Huamanga en Ayacucho (Cap. 7) y Canta en Lima (Cap.8). En ambos casos se quiere demostrar, y para ello contar con lo que se ha llamado “ventajas del atraso”, como surte efecto la ley 4113 específicamente sobre los mecanismos locales de poder para que fuese aplicada y subsistiera durante todo el régimen leguista. Para ello el enfoque será de una historia regional que nos facilite la comprensión de los mecanismos de extracción de la fuerza de trabajo local que primaron hasta 1920 y de allí como se adaptaron a la ley de Conscripción Vial.

La sustentación de fuentes ha sido muy variada y numerosa no solo por los pocos antecedentes de estudios bien documentados en torno al tema. En

cambio si tienen una buena cantidad de fuentes halladas por ser bien trabajados los problemas del campesinado a principios de siglo y que nos dan señales sobre su situación con respecto a la ley aunque sin entrar a la especificidad de sus casos. Para ello se ha tenido que recurrir a varios archivos y bibliotecas destacando en primer lugar el Archivo General de la Nación, donde hallamos la documentación básica sobre el cumplimiento de la ley de Conscripción vial y las dificultades intrínsecas que contraía en las provincias de la sierra y la costa del Perú. La revisión de la legislación existente sobre la materia y de los temas afines a ella se realizó en diversos ambientes bibliotecarios: en la sala de investigaciones de la Biblioteca Central de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, donde principalmente los periódicos de la época sirvieron de mucho; en la sala de investigaciones de la Biblioteca Nacional; en la Biblioteca del Archivo Histórico Militar; y en la Biblioteca del Instituto Riva Agüero, donde la lectura de los libros de la época revela que la “política de vialidad” que el régimen pretendía, pese a sus deficiencias, no fue una simple aventura política. En el Instituto Francés de Estudios Andinos el material existente sobre el campesinado andino fue de fundamental importancia para situar el tema en el contexto política vial – ley vial - campesinado indígena.

PARTE I

IMAGINAR Y CONSTRUIR EL PROGRESO DE LA NACION

Capítulo 1º- AL ENCUENTRO DEL SIGLO XX

A.- EL CONTEXTO NACIONAL

En el Perú de 1895, la revolución acaudillada por Nicolás de Piérola marcó una etapa en la historia del país que duraría tres décadas y media, es decir, hasta cerca de 1920. Este período llamado también la “República Aristocrática” por la naturaleza “selectiva” de sus miembros en el manejo de los asuntos de la Nación, se convirtió en una etapa fundamental de la historia peruana, al devolver al sector civil de la sociedad el poder político con el cuál debía reconstruirla luego de la derrota que sufriera en la guerra con Chile. Para ello el establecimiento de la alianza entre las facciones rivales anteriores al conflicto, es decir partido Civil – partido Demócrata o el equivalente a pardistas y pierolistas, resultaban cruciales para que la estabilidad y gobernabilidad del país cristalizasen las reformas que pretendieron antes de la catástrofe bélica¹⁰.

No obstante que las elites políticas del país, junto a sus intelectuales, trataron de darle un andamiaje político donde se mezclaba el pensamiento doctrinario liberal con la tecnocracia pragmatista para realizar las reformas deseadas, había un problema de base y era cómo incluir a las masas de la población dentro la transformación social que querían llevar a cabo. Es importante anotar en ese sentido que las voces más radicales y representativas de la propia aristocracia limeña insistían en esa necesidad, pues la guerra había demostrado la altísima polarización de las clases sociales que finalizaron en la derrota¹¹. No sentían en cambio que esta situación significase una mayor democratización de los espacios políticos de participación de todos sus ciudadanos. El planteamiento político de modernización y desarrollo de la nación en ese sentido era muy claro para este período y el que vendría luego con A.B. Leguía: Un sector específico de la economía peruana sustentaría su

¹⁰ MAC EVOY, Carmen: La Utopía Republicana. Ideales y realidades en la Formación de la Cultura Política Peruana. 1871-1919. Lima. PUCP. Fond. Edit. Pg. XII.

¹¹ El caso más típico y extremo es Manuel Gonzales Prada en sus encendidos discursos: “Horas de Lucha”. Edt. PEISA. Lima. 1975. Para una precisión del problema se puede remitir al siguiente autor: H. Bonilla: “El Problema Nacional y Colonial del Perú en el Contexto de la guerra del Pacífico”. En Un Siglo a la Deriva. Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la Guerra. Lima. IEP. Pgs. 177-225.

crecimiento productivo. Éste se ubicaría fundamentalmente en las exportaciones de materias primas, las cuáles sufragarían el gasto público indispensable para dotar al país de la infraestructura adecuada que permitiría reemplazar sus economías autárquicas y tradicionales. En esta tarea sería de vital importancia la participación del capital externo que con sus potencialidades tecnológicas y de reinversión, harían sostenible dicho crecimiento. La coyuntura económica mundial expansiva de principios de siglo, permitió entonces al Perú volver a reinsertarse dentro del sistema capitalista internacional con los siguientes resultados:

CUADRO I

COMPOSICION DE LAS EXPORTACIONES SEGÚN VALORES Y PRINCIPALES PRODUCTOS. 1890-1930.

(Participación porcentual)

AÑOS	Azúcar	Algodón	Lanas	Plata	Cobre	Caucho	Petróleo	Suma
1890	28	9	15	33	1	13	-	99
1895	35	7	15	26	1	14	-	98
1900	32	7	7	22	10	13	-	99
1905	32	7	8	6	18	16	-	79
1910	20	14	7	10	18	18	2	89
1915	26	11	5	5	17	5	10	79
1920	42	30	2	5	7	1	5	92
1925	11	32	4	10	8	1	24	90
1930	11	18	3	4	10	-	30	76

Fuente: R. Thorp y G. Bertram.: Peru.1890-1977. Crecimiento y políticas en una Economía Abierta. Lima. Mosca Azul. Edtrs. -Universidad del Pacífico. 1988.Pg.54.

CUADRO II

PRESUPUESTOS GENERALES DE LA REPUBLICA. 1900 – 1930

(Indice 1913=100)(En Libras Peruanas)

AÑO	INGRESOS	EGRESOS	INDICE
1900	1385320	14242820	-
1905	2223488	2222543	-
1910	2784513	2775061	-
1913	3313397	3313397	100
1920	7926452	6995481	211
1925	8862245	8862245	267
1930	14098719	14098719	426

Fuente: H.Bonilla.1977: Vol.V:Pgs.56-57. Y J.Basadre.1972: T. XIII.Pg.226.

La situación era clara; mientras el país creciera económicamente sostenido por la exportación de materias primas en un lapso de tiempo indefinido, políticamente la estabilidad social era una condición inherente y consecuente de la prosperidad del mismo. Esto era lo que se comentaba al menos en el editorial del diario La Ley de 1889

“Jamás desde que el Perú existe, se ha notado el adelanto material que en el periodo a que nos estamos refiriendo. En los tiempos del guano y del salitre, no hubo nunca un progreso industrial tan sostenido, tan sólido, tan continuado como el de estos tiempos del trabajo y la economía. ¿Por qué pues habríamos de perder las ventajas alcanzadas? ¿Cómo se concibe que, por darnos el placer de protestar, de hecho contra algunas irregularidades, se paralice ese movimiento fecundante de nuestras industrias sin las que estamos, de las que estamos todos orgullosos, porque vemos en él la iniciación de grandes adelantos, no solo sociales sino también políticos?. Cuando contemos con suficientes elementos de riqueza acumulados, tendremos los medios más eficaces que en el día se conocen para inspirar respeto a los gobiernos autoritarios...”¹².

Las elites y los intelectuales reconocidos miraban con mucha preocupación la suerte de exclusión forzada que por propia dinámica del crecimiento económico, hacía peligrar el delicado equilibrio entre los ricos que gozaban de los frutos de tal prosperidad y de los pobres que no tenían una gran participación del mismo. De igual modo había regiones que se sentían apartadas

¹² DAVALOS, P.: Diez Años de Historia Contemporánea del Perú.1899-1908.Lima.Lib. e Imprenta Gil.1930.Pgs.25-26. Véase también Thorp y Bertram. 1988:Capítulos 2 y 3.

de la misma coyuntura. No sentían tampoco éstos sectores que hubiera un ideal común que compartir para actuar en beneficio del conjunto de la nación

“Los escritos contemporáneos aludieron claramente el peligro que conllevaba para el bien de la “colectividad nacional” la ausencia de ideales de reglas de conducta y de un credo político y social capaz de detener el creciente proceso de polarización social que se vivía...Javier Prado, subrayó la necesidad de huir del “peligroso espejismo” de dejar librada la suerte política y moral del Perú a la peligrosa carta de sus prosperidad económica”¹³.

A la larga, el peso de las desigualdades debía ser equilibrado por un Estado que fuese representativo tanto en el aspecto político como “eficiente” para con su sociedad y no caer en la anarquía que había predominado hasta entonces en la política peruana. Para lograr este objetivo era imprescindible señalar las prioridades que el proceso de modernización exigía, las mismas que indicaran que efectivamente se estaban consiguiendo cosas concretas y productivas no solamente para unos cuantos sino para todos.

En este contexto resultó de fundamental importancia La Vía Central del Perú, una obra destinada para el desarrollo de los vínculos económicos y políticos sociales de la nación puesto que unía a la capital de la República con la provincia selvática de Chanchamayo, considerada principal puerta de entrada a esta riquísima y casi mítica zona de prosperidad, después de una dilatada cantidad de decretos que desde 1879 le daban elemental importancia en el desarrollo de la región central. Este camino de herradura de 100 klms tuvo una primera etapa sobre el río Pichis que concluyó en 1891 con un 10% de pendiente a razón de 700 metros por día.

Fue sin embargo, entre 1895 y 1899, que este camino se construyó de modo ejemplar bajo la administración pública. La Vía Central, del cuál el ingeniero Joaquín Capelo dejaría constancia en algunas de sus obras a modo de memoria, serviría de ejemplo para que el Estado asumiese un papel representativo y equilibrador en una sociedad polarizada¹⁴.

¹³ MAC EVOY, Carmen: Ibid.Pgs.374 – 375.

¹⁴ CAPELO, J.: La Vía Central del Perú. Documentación oficial sobre el camino de Pichis, la Navegación de los Ríos y la Colonización de la región Central del Perú.Lima.1895.Pgs.7-36.

En otro sentido las consideraciones que se hacían sobre este camino de penetración a una de las fuentes más apreciadas por la política económica propugnado por el régimen (la amazonía), establecía que los logros de este tipo se conseguirían por el esfuerzo de una visión meridianamente económica que buscase enlazar nuestras fuentes de riquezas naturales al mundo externo, pero a la cuál hacía falta también una visión pública administrativa que no alargase en cuestiones “políticas” proyectos como los que se habían ejecutado¹⁵. En realidad Capelo no decía nada nuevo como para suscitar algún tipo de controversia en el debate de la época, pero sería la coyuntura interna la que llevaría más adelante, por rumbos ajenos al de la sólida administración pública que tanto se reclamaba, el tema de las comunicaciones viales luego de constituirse en una prioridad básica de los siguientes gobiernos.

B.- LAS CAMINOS NO CARRETEROS

El Perú pese a la enorme tradición vial que heredara de los tiempos pre-hispánicos en materia de caminos no pudo redituvar este exitoso antecedente histórico. Los motivos para ello según las explicaciones dadas desde los tiempos posteriores al periodo colonial, enrostraban demasiado la apatía y desinterés de las autoridades coloniales para mantener, si es que no construir, los caminos tan imprescindibles para el movimiento comercial (DAVALOS, P.1919:368-400). El problema sin embargo no era esta apatía por incapacidad, achacada principalmente a la supuesta degeneración indígena que tampoco redituaba esos logros. Había motivos tecnológicos, económicos y políticos para que en principio los caminos existentes en la época pre-inca e inca fuesen abandonados. En principio la desestructuración del régimen prehispánico por el sistema colonial que redirigió la mano de obra (existente aún tras la hecatombe epidemiológica del siglo XVI), a trabajos más importantes en la economía colonial como eran las minas sentenció a muerte el mantenimiento de las

¹⁵ CAPELO, J.: La Vía central...Pg.8.Nota 1: “Era natural que se obtienen estos resultados (positivos) una vez que se acababa el principio fundamental de la administración pública, ejecutar es labor de uno solo, deliberar es tema de varios siempre que se concentre en una sola mano el honor y la responsabilidad de un servicio público, será posible esperar resultados positivos y en caso contrario saber de quién depende la falta y hacer caer la debida sanción sobre el culpable”.

principales vías de comunicación (GERBI, A. 1944: 32). La reestructuración de los ejes de intercambio existentes desde los tiempos pre-hispánicos, de fundamental importancia entre la periferia y el centro imperial, variaron en sus prioridades. Cuzco dejó de ser el principal eje de concentración y redistribución para dar paso a Lima y a los principales mercados interiores y de dinámica exportadora o ligadas al mercado externo tales como Potosí, Buenos Aires, Huamanga o en el norte restringidos a estrechos intercambios entre costa y sierra (el norte peruano y el sur ecuatoriano por ejemplo) por unas cuantas rutas ligadas a estas exigencias. En el sur la tendencia a esa disgregación interregional (sur andino y meseta boliviana) también se fue agravando con el transcurso del siglo XIX; las que fueron reformulándose a medida que transcurría este siglo en varios ejes (Lima se desconectó más del interior como Jauja; Ayacucho y su capital de Huancayo y Huancavelica de ambos; y otras se fortificaron más como la costa trujillana y chiclayana con las sierras de La Libertad y Cajamarca) (Ibídem 33-40).

El sobre dimensionamiento de las nuevas rutas marítimas hacia el sur (Chile), al norte (Estados Unidos y México) y a Centroamérica para dirigirse finalmente a Europa, el nuevo eje mundial de intercambios comerciales, reconvirtió una tendencia que había predominado en tiempos pre-coloniales y que también fue consolidándose en el primer periodo republicano (GUTIERREZ ALVARES, S.J. 1993: 157-172).

Hasta mediados del siglo XIX sin embargo el problema de las vías de comunicación terrestres (llámese caminos no carreteros) no se había presentado tan crucialmente en el ámbito del desarrollo vial del país. Se aludía para eso que la infraestructura vial sostenido por ferrocarriles provenía de una fuente exógena de financiación que no influía en nada a la necesidad de vincular física y políticamente al país (GERBI: 56-58)

Por otro lado estaban las motivaciones políticas con respecto a las necesidades reales para impulsar alguna política de vialidad coherente a la modernización económica del resto de la sociedad que no participaba del boom de la exportación guanera.

Hasta entonces el guano había facilitado recursos financieros que no planteaba necesidades *per se* a las regiones interiores (ibídem 58-62). Si bien la construcción de ferrocarriles respondía a supuestas oportunidades que el mercado externo ofrecía a aquellas regiones que contaban con recursos y materias primas que abastecerían su eventual desarrollo, éstas no lo sentían sin embargo como indispensables para sus intereses y necesidades. En 1856, Bihan du Petit, proclamaba la oportunidad de fortificar al país en función de caminos y migración extranjera que constituyesen la base de una agricultura comercial que impulsaran el desarrollo económico. En esa situación las vías de comunicación, sea ferrocarriles y caminos, constituían en el pensamiento de la época, los ejes activos del crecimiento. Estas eran formulas que hasta cierto punto reflejaban el conservadurismo por no afrontar los sistemas económicos organizados en torno a la gran propiedad, pero que sin embargo circulaban con profusión como esquema de un desarrollo promovido por solo esos dos factores: migración y caminos¹⁶.

No todos estaban de acuerdo con ese enfoque, analistas como J. Copello y L. Petriconni, vieron que las causas de los primeros fracasos por construir caminos en función de un mercado externo y no interno, estuviese en la base de una problemática como era la ausencia de un plan económico de tipo nacional que estableciese la viabilidad de tales obras de infraestructura. Para ellos el producto de una transformación agraria inacabada, que no convertía al campesinado en la principal base de pequeños y medianos propietarios y a la población urbana consumidora en el principal exigente de tales prioridades, eran las causas de que tales desperdicios financieros no produjesen sus beneficiosos efectos que tanto se proclamaban. Pues acabado los booms exportadores nadie más se interesaría por aquellas obras:

“Las vías férreas que en otras partes utilizan la producción, en el Perú deben provocar las consecuencias de este principio...son muy conocidos:

¹⁶ Para ello se haría uso de lo que en otros países eminentemente capitalistas funcionó con sus “elementos corruptos y deshechos sociales” como eran los reos por delincuencia para la construcción de sus caminos para contribuir a la formación de sus mercados interiores. C.G. Bihan dit Petit. El Perú y el Abate Reynal. Estudios publicados en El Comercio de Lima, aumentados con una sexta Carta sobre Caminos en el Perú. Lima. Imp. del Pueblo. 1856. Pgs. 12; 31-34; 37-38.

no solo se emprendieron a la vez todas las vías férreas comprometiendo todos los recursos y créditos del país, sino que se establecieron ferrocarriles que no pueden sostener la competencia de los pobres indios con sus llamas cargadas de lana; y que jamás pueden costear los gastos...”¹⁷

No obstante fue la realidad misma que demostró que las posibilidades de construir los caminos por cuenta del fisco o de particulares, eran más difíciles de lo que se creyó en un inicio. Las experiencias frustradas de la Compañía Inglesa en la construcción de los caminos de Mácate en Ancash y Sicuani-Cuzco en el siglo XIX, demostraron que la ineficacia de tales proyectos se debía a un factor técnico de movilidad basado hasta entonces en la tracción animal, que necesitaban consumir pastos en el trayecto para mantener viajes de largas distancias y tiempo¹⁸, lo que en el caso de la inhóspita geografía andina era algo menos que imposible en costos y capacidad de transporte, llevando a que fracasen los intentos por hacer caminos que promoviese el desarrollo vial que tanto reclamaba (GUTIERREZ ALVAREZ, J.S.1993: 183-185).

Así estas tempranas tentativas no tuvieron mayor suerte porque las finanzas del guano, la falta y limitaciones de tecnologías adecuadas que superasen la inhóspita geografía andina, la falta de una transformación estructural en el área rural hacia la acumulación capitalista y la falta de una visión política dirigida a impulsar la modernización por la base del crecimiento y la protección de un mercado interno, conjugarían la creencia de que efectivamente ferrocarriles y luego caminos para automóviles para carreteras conformarían parte de un solo proceso estructural de crecimiento y desarrollo modernizador. Aún muy entrado el siglo XX se seguía diciendo en torno a las redes viales que solo los ferrocarriles y los caminos como sus subsidiarios, bastarían para conectar a las regiones interiores y el mercado internacional -pese a las dificultades presentadas- lo que sustentaría la prosperidad del país por un largo tiempo. Con la crisis económica mundial de 1872 y 1873 y la catástrofe de

¹⁷ COPELLO, Juan y PETRICONNI, Luis: Estudios sobre la Independencia Económica del Perú Lima. Imp. El Nacional. 1876.Pg.24.

¹⁸ La de Mácate era recorrido por ejemplo por 200 mulas que no se abastecían con el pasto de la zona

la guerra de 1879, esas ideas profundizaron más esa creencia acelerando a su vez más la necesidad de construir los caminos bajo esas perspectivas aunque de modo más efectivos en la práctica (Véase capítulos 2 y 3).

En efecto hasta la década de 1920 el kilometraje de ferrocarriles construidos ascendía a 3047 kilómetros, de los cuáles se registraron 2128 klm para el Estado y 856 klm a particulares (REAÑO GARCIA, José. 1928: 103). Mientras que los caminos eran solo eso y existían en los trechos y en los caminos de herradura ocupando un puesto secundario con relación a los ferrocarriles. Ni siquiera aparecían en el mapa oficial de Segundo Briceño de 1921 (Véase mapa 1). Las carreteras en el moderno termino de la palabra no existía ni siquiera en los diccionarios de la época y las que existían con alguna dificultad servían para transportar grandes cargas como las del sur de la costa de Lima que jalaba solo con 60 caballos. Otros pasaban con éxito apenas una pendiente de 8% con 8 mulas una carga de 260 klg. Carreteras como estas últimas eran las de Potosí a Cusco que databa del siglo XVII y que se ensanchó para el uso de la rueda; la carretera Macate-Ancash en 1883, la carretera del Cuzco en 1890 y de Tambo Colorado a Cerro de Pasco.

El cambio tecnológico mundial al filo del siglo XX plantearía al Perú nuevamente las oportunidades de reformular su “política de vialidad” casi inexistente hasta entonces, para impulsar su desarrollo, aunque los esquemas de solución al problema vial no variarían sustancialmente con relación al periodo anterior al dejarlo a su sola perspectiva.

Capítulo 2º- IMÁGENES DE AUTORREPRESENTACION: LA RUTA DEL PROGRESO

Antes de ingresar a la política de vialidad, vamos a describir el ambiente del momento en la cuál surgió y se hicieron indispensables las carreteras para vehículos motorizados. Esta situación tiene que ver en especial con el hecho

mismo de los avances tecnológicos que la segunda revolución industrial y la modernización de la sociedad de fines del siglo XIX exigía con respecto a sus ciudadanos. Es decir, debía existir una firme voluntad política de llevar a cabo hasta sus últimas consecuencias un sistema de construcción de vías de comunicación que satisficiera tanto los requerimientos de una economía y una sociedad política que pretendía ser nacional. No es casual por eso que Dante Castagnola, ingeniero de profesión y ácido opositor al régimen del presidente A.B. Leguía, expresase todavía ese sentir político, que los caminos estaban estrechamente ligados al progreso de la nación¹⁹.

Esta certidumbre venía gracias a los niveles de recuperación que la exportación de materias primas daba a las clases asociadas a la bonanza que se vivía y que propugnaban por una incorporación más eficiente de otras regiones que también disponían de materias primas para la explotación, pero que no se encontraban plena o siquiera mínimamente incorporadas al centro de poder político, económico y social radicadas en Lima. En general este proceso político económico auspiciado por las clases gobernantes limeñas no se detuvieron en reparar los obstáculos que más allá de la sola aparente distancia geográfica que había que superar con inmediatez, postularían como primera y quizás única prioridad del Estado con su población: la construcción de vías de comunicación como base de todo desarrollo. Ello originaría una aguda observación de un contemporáneo de la época previa a la gran crisis del '29:

*“ El optimismo limeño respecto al porvenir próximo de la capital se alimenta, en gran parte, de la confianza de que ésta continuará usufructuando largamente las ventajas de un régimen centralista que le asegura sus privilegios de sede del poder, del placer, de la moda, etc. Pero el desarrollo de una urbe no es una cuestión de privilegios políticos y administrativos. Es más bien, una cuestión de privilegios económicos ”*²⁰

¹⁹ CASTAGNOLA, D.: Caminos. El Progreso Nacional. Lima. 1936. Pg.8. “*En síntesis: Sobre el camino se edificó el actual sistema de asociación de hombres que se llama Estado-Nación, y en adelante hasta hoy: la unidad política, espiritual, el poder y el progreso del Estado y el bienestar de sus asociados, depende fundamentalmente de la cantidad y calidad de caminos que atraviesan su territorio*”.

²⁰ MARIATEGUI J.C.: Siete Ensayos de Interpretación de la Realidad Peruana. Lima. Bibl. Amauta. 1928. Pg. 218.

En efecto, Lima era el centro de un poder económico, social y político que alcanzaba a las provincias y regiones del interior del país en la medida en que estuviera sirviendo de bisagra entre ellas y el mercado externo. Si esta era una condición arbitraria y voluntaria de desarrollo y modernización del país había que consolidarla contra las furibundas críticas de los regionalistas, las elites intelectuales y políticas partidarias de una modernización descentralizadora.

El hecho de que la modernización y el desarrollo fuesen dirigidos desde Lima lo anotaron muy bien los centralistas limeños para culpar precisamente a la falta de una integración y un desarrollo articulado de las regiones con respecto a su capital política como los principales responsables de las miserias del país. Es aquí donde comenzó a situarse el debate en torno a la pobreza y el atraso económico y social de la nación en su conjunto.

Uno de los más representativos y conspicuos partidarios de este tipo de modernización con un poder político centralizador era Pedro Davalos y Lissón. Chorrillano nacido en 1863, se ubicaba como el prototipo adecuado no solo por la propuesta ideológica que representaba sino también por una experiencia de vida que lo asociaba a las necesidades propias de una elite dispuesta a “civilizar” a una nación. Parte de sus convicciones liberales los recogió de su educación guadalupana; otra parte importante de sus convicciones nació de las amargas experiencias personales recogidas de su participación como reservista en las batallas de San Juan y Miraflores, donde se puso de manifiesto la inferioridad de condiciones en que las tropas peruanas enfrentaron al invasor. Un caudal importante de sus experiencias los recogió en el ambiente académico de la universidad de San Marcos. Sin embargo sería en su vida como empresario donde aprendería a conocer la realidad del país y del mundo cuando prefirió emigrar a la minería en la provincia de Huaylas en 1883, dejando para ello sus estudios. Luego pasó a Huarochirí para organizar el centro metalúrgico Casapalca, apelando al mecanismo del enganche de los trabajadores campesinos

para contar con la mano de obra indispensable para las minas.²¹ Al mismo tiempo profundizaba su vocación histórica y literaria para tratar de identificar la génesis de los problemas actuales y de las influencias sociales de los grandes personajes en la vida del país, enfocando precisamente su atención en una serie de opúsculos sobre Loreto, Madre de Dios, Lambayeque, el centro y sur del Perú²², demostrando su preocupación principalmente en por qué el Perú no pudo progresar en un siglo de vida independiente y republicana. “La Primera Centuria. Causas Geográficas, Políticas, Económicas que han detenido el progreso Moral y Material del Perú en el primer siglo de Vida Independiente” publicado en cuatro volúmenes entre 1919 y 1926, ensayaba reflexiones que eran corrientes en la época y que nos muestran una parte sustancial de sus opiniones:

“Algo que ha contribuido bastante al atraso material que nos encuentra el año de 1921 es el desconocimiento de nuestra realidad. Dueños de un inmenso territorio y arbitro de nuestros destinos desde la fecha en que San Martín juró nuestra Independencia, en todo hemos pensado menos en darnos estímulo mutuo para crear y desarrollarnos en forma adecuada a nuestras riquezas. España tenía organizada una escuela defectuosa, pero escuela al fin. Ella tuvo por base al trabajo y como propósito la explotación de la riqueza minera y la explotación al territorio. La república pretendió enmendarla, suprimiendo el tributo y la esclavitud, habiéndose servido de la palabra ‘libertad’ para detener la energía española, concentrada durante tres siglos a la asimilación del suelo y la construcción de una fuente de riqueza. La república dedicó los esfuerzos nacionales a fines complejos netamente políticos, y en alas de la ficción alzó el vuelo en busca de una

²¹ Después de esta enriquecedora experiencia en la minería viajó a Chile, Bolivia, Buenos Aires, Montevideo, Rio de Janeiro al servicio de la compañía de seguros Nueva York Life Insurance entre 1891 y 1898. También viajó a Ecuador, Nueva York y París; Caracas, Bogotá y América Central. En 1900 volvió a la minería en la Cerro de Pasco e integró la comisión peruana en la II Conferencia Panamericana en México, fue también Cónsul General en la Habana entre 1902 a 1907 y tras una breve estancia en el Perú establecióse en Nueva York con el seudónimo de DONARPETA enviando a El Comercio artículos políticos y económicos, dando una visión comprensiva de la vida agitada que allí se desenvolvía. Diccionario Histórico Biográfico del Perú. Siglos XVI –XX. Tomo III. Lima. Editorial Milla Batres. Pgs.162-165. Alberto Tauro: Enciclopedia Ilustrada del Perú. Edit. PEISA .1987.

²² También trató de fenómenos sociales contemporáneos tales como la mortalidad, prostitución, natalidad y salubridad o sobre el modo de explotar algunas fuentes de riqueza natural. Abordó también la novela evocativa, siguiendo el modelo de los episodios de Pérez Galdós. Sus principales obras: La Ciudad de los Reyes (1906), Leguía (1915), Manuel Pardo (1915-1916.2 Vols.) San Martín.1820-1822 (1924). Diez Años de Historia contemporánea del Perú.1898-1908. (1930), Historia republicana del Perú. (1931-1939. 10 Vols.) y Por qué Hice Fortuna. (1941. 2 fascls.)

democratización exagerada. Sus consecuencias fueron lamentables: la escuela fundada en el esfuerzo, en el deseo de enriquecerse en la industria y en conseguir la grandeza material que tanto distinguió al español, fue mirada como institución nociva del regimen caído. Se busca la ventura en lo ideológico, y los hombres mejor preparados de las generaciones republicana, jamás dedicaron sus actividades a desarrollar la prosperidad pública e incrementar la riqueza individual a fin de constituir la fuerza fisiológica de la nación. La minería, la industria, el comercio y las comunicaciones merecieron atención secundaria. Lo esencial no ha sido el trabajo sino las leyes. Hemos creído que la gente no explota el suelo porque la constitución es mala, porque la ley electoral no es perfecta”²³.

Así, P. Dávalos con un estilo claro, sencillo, directo y sin propensión, como el mismo decía, a “intelectualizar” antes que “actuar”, ensayaba posibles respuestas que contuvieran al mismo tiempo propuestas de solución a los problemas que aquejaban en general a toda la sociedad peruana, y que sacasen de sus habitantes las mejores potencialidades y capacidades de iniciativa individual.

Para Dávalos si existía sin embargo un problema de base nacional éste era precisamente la excesiva debilidad del Estado para confrontar a los gamonales y señores de sus provincias que obstaculizaban toda posibilidad de desarrollo nacional. En gran medida esto se veía favorecido por la falta también de vías de comunicación entre los pueblos y regiones que aparte de permitir el transito fluido de producciones locales y de sus habitantes, hiciese presente también con su propia fuerza a la máxima institución representativa de la nación para dirigirla a lo que sería su glorioso destino como sociedad civilizada²⁴.

Este problema no era fácil de resolver para el estado mismo, pero se constituía en el más complicado y arraigado de los obstáculos para que las potencialidades de los pueblos salieran con seguridad a los retos de la

²³ DAVALOS, Pedro: La Primera Centuria. Tomo II. Lima. 1922.Pgs.7-8.

²⁴ Tampoco ayudaba en nada el hecho de que aún fomentando más el faccionalismo, el clientelaje y todo lo que resultaba cuestionable precisamente en un regimen político y social acostumbrado a buscar favores políticos de las élites locales, a cambio de prebendas materiales y políticas, no se comprometiesen precisamente a consolidar sus vínculos con el resto de la sociedad. Para conseguir que ferrocarriles y caminos, por ejemplo, pasasen por un determinado sitio era necesario que los poderes locales formasen alianzas entre las partes interesadas y se enfrentasen en sus intereses al resto de la sociedad y el estado. P. Dávalos: Ibid . Tomo I. Lima 1919.Pgs.21-35.

modernización. Superar esta situación exigía por tanto tener un enfoque político centrado en los problemas de la vialidad y a las posibilidades que había para resolverlo. Para ellos el problema de la vialidad no era solo un detalle faltante para el tipo de economía que querían construir sino también para la construcción de una verdadera comunidad nacional a la cuál había que impulsar con todos los medios disponibles. Es en ese contexto que escribía en 1902 desde Nueva York (EEUU), un pequeño tratado sobre las Vías de Comunicación en el Perú que decía

“...La falta de caminos ha sido otra de las causas graves que ha impedido la fácil explotación de las múltiples riquezas que posee la nación. Ella se ha hecho palpable con más intensidad en los años transcurridos después que terminó la guerra del Pacífico. Ello es natural, estando ahora las fuentes de producción nacional repartidos casi por igual, en la sierra, en la costa y en la montaña. Radicados ayer en el litoral de las perdidas riquezas del guano y del salitre,..., no se hizo entonces sensible como ahora sucede, la falta de vías rápidas y económicas para la extracción de productos de las zonas frías y la montaña. Consecuencia de nuestra falta de buenos caminos ha sido el atraso en que están hoy las industrias...

Debido a la falta de caminos la vida social y política de la nación está poco más o menos que en el tiempo de la colonia. Los pueblos se mantienen aislados. El hombre, especialmente el indígena, no tiene facilidades para viajar y nunca conoce el resto de la nación en que vive. Esto motiva un provincialismo muy rancio y un caciquismo insoportable. En la administración pública las cosas están en peor condición. Un prefecto nunca puede atender todas las necesidades de su departamento, ni aún lo puede hacer un subprefecto. Por ambas cosas existe en los caciques el afán de obtener los puestos de gobernador o de alcalde para hacerse dueños de los pueblos en que viven. Un movimiento revolucionario se sospecha que ha tenido lugar por interrupción del telégrafo, si lo hay; pero la noticia no se confirma en Lima sino después de cuatro o cinco días, cuando ya toda una provincia está levantada. Obligando al gobierno a sostener el orden público y a movilizar sus tropas, se apodera de todas las acémilas que encuentra al paso y que no han podido ser tomadas por la revolución- Ocasiona esto la ruina general, pues la mitad de los animales quedan muertos o perdidos... Por falta de caminos, la mayor parte de los hombres públicos no conocen la patria...”²⁵.

Las elites políticas e intelectuales habían fijado su atención de ese modo a los problemas del interior del país. No pasaron por alto que su existencia

²⁵ DAVALOS, Pedro: Las Vías de Comunicación en el Perú. Nueva York.1902.Pgs. 10-16.

como clase gobernante y como nación dependía de una tarea política organizadora que integrase a las diversas regiones, plantearon que la construcción de una sofisticada red de vías de comunicación, las mismas que necesariamente debían resolverse con imaginación y la participación de todos los miembros de la sociedad, era la solución a todos los problemas de la sociedad. Este hecho lo anotó claramente el Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima cuando le refirió al gobierno del presidente A.B. Leguía, justo al final del primer mandato de éste en 1912²⁶:

“Destinados a facilitar dentro del organismo nacional, la circulación e intercambio de sus elementos de vida, la buena o mala condición de los caminos tiene que influir directamente sobre el bienestar de la nación y así vemos a las más adelantadas dedicadas a fomentarlos ingentes sumas y notable de sus energías.

No goza nuestro país en la apertura de sus vías públicas de las facilidades que la naturaleza ha dispensado a otros. Su complicada topografía, si bien lo ha enriquecido con la variedad de climas que él ofrece y la multiplicidad de sus productos agrícolas y mineros, ha acumulado, en cambio, obstáculos a sus comunicaciones interiores, que exigen singulares gastos y una contracción de parte del Estado. Es cierto que su región de la costa posee la vía marítima y la de las selvas los grandes ríos navegables; pero ambas están separadas por las cordilleras y por el colosal laberinto de abruptas serranías, altiplanicies, profundos valles y quebradas que ellas circundan y que constituyen la importante región del interior. El accidentado suelo de esta no solo dificulta que los departamentos interandinos necesitan mantener unos con otros, sino la de ellos mismos con la costa y la montaña, además de interceptar a estas regiones entre sí.”

En cuanto a la construcción de los caminos decía este connotado personaje:

“Es seguro que estos trabajos podrían efectuarse rápidamente y a poco costo, pues además de su carácter provisional (con una ley que obligue su manutención por la población local), se contaría en el trayecto con el decidido apoyo de las juntas departamentales, de los hacendados y de las comunidades, siempre que se llevaran a efecto en forma metódica y con la debida decisión y perseverancia”²⁷.

²⁶ Guillermo Billinghurst sería elegido Presidente por el Congreso –tras presiones de sus partidarios- el 19 de agosto de 1912.

²⁷ El Comercio 23 – 8 – 1912. Carta de M.G. Montero. Presidente de La Sociedad Geográfica de Lima al Oficial de Relaciones exteriores del Gobierno, fechada el 12-8-1912, publicada en este diario.

La convergencia de necesidades políticas y económicas llevarían a la opinión pública peruana en su conjunto, y siempre liderado por quiénes creían indispensables las redes de comunicación como base de su desarrollo, a plantear la necesidad de una política de vialidad consistente con los objetivos de modernizar en su totalidad a la nación.²⁸

Capítulo 3º- “CONSTRUYAMOS CAMINOS”. ¿UNA ALTERNATIVA DE GRANDES SOLUCIONES?

A.- MANO DE OBRA Y POLITICA DE VIALIDAD EN DEBATE

El énfasis que se puso al problema de las vías de comunicación como medio decisivo de modernización en la vida del Perú del primer tercio del siglo XX, no era nada nuevo. Justamente existían ya algunos precedentes que

²⁸ Véase por ejemplo la sección POLITICA DE VIALIDAD editado en el diario La Prensa, en 1915, en la cuál se abrió un espacio de debate con artículos referentes a la necesidad y al modo de construir vías de comunicación más eficientes en el país.

justificaban el uso de la mano de obra gratuita de la población para la construcción o el mantenimiento de los caminos desde el siglo anterior.

El 23 de marzo de 1857 se fijaba en la ley orgánica de municipalidades el “encargo”, bajo responsabilidad, de los habitantes hábiles de las provincias para mantener y refaccionar los caminos de sus localidades. Un año antes Bihan dit Petit había propuesto en *El Comercio* el uso de presos en la construcción de caminos. Una resolución suprema dada el 10 de julio de 1886 también normaba los servicios voluntarios de las localidades en las obras de infraestructura vial, incluyendo luego en la del 11 de abril de 1903, a todos los habitantes residentes como voluntarios de sus localidades. Posteriormente se dieron un par de resoluciones más, el 13 y 24 de noviembre de 1911, que complementaban las anteriores.

Sin embargo resultaba extraño que el 24 de octubre de 1916 se diese la ley # 23 que calificaba a la ley de 1857 como válida -ya que ésta seguía vigente hasta entonces-, dando además la siguiente calificación a los caminos que estarían sujetos al mantenimiento de las siguientes instituciones: los caminos nacionales a cargo del Estado, los departamentales a cargo de las juntas departamentales y las provinciales y distritales a cargo de los consejos municipales. En 1917 se subió el aporte del Estado para la construcción de caminos pues de las 10000 Lp. que recibía por el rubro completo, cada departamento recibiría 3000 Lp.; además de imponerse impuestos específicos a las propiedades urbanas y rústicas como a los jornales de los trabajadores industriales y campesinos²⁹. Esta tendencia iría creciendo con el tiempo entre los técnicos de la materia. Joaquín Capelo abogaría por una mayor intervención del Estado en cuanto a la organización de la información de los caminos y puentes, las atribuciones que le correspondía al ingeniero director del cuerpo a cargo del diseño de las construcciones, las comisiones técnicas, los jornaleros y la

²⁹ Hay que tener en cuenta que también se crearon impuestos especiales para determinadas provincias según el rubro que resultase mas productivo para la región, tal como fue la alcábala de la coca para el sur medio dirigido específicamente para la construcción de caminos. Ley del 12-9-1891. “Texto de leyes del Congreso Nacional”. En: Leyes y Resoluciones del Impuesto a los Alcoholes y diversos Arbitrios Locales. Lima. Librería e Imprenta Gil. 1929. Pg. 496.

valuación de los jornales que les correspondería según el reglamento que presentó para su aprobación en el Congreso³⁰.

A la larga parecía imponerse así una tendencia que confiaba no solamente en la capacidad del Estado para ordenar un crecimiento cuantitativo y cualitativo de las vías de comunicación, sino también para ir ordenando en la jurisdicción de sus intereses la materia de vialidad. Pero esto no era suficiente.

Si observamos lo que hasta la segunda década de este siglo se había avanzado en cuanto a redes de infraestructura vial (véase mapa 1), ésta resultaba nula no solo por la ineficiencia con que se dieron leyes voluntaristas sino también porque al disminuir los ferrocarriles en importancia estratégica de desarrollo, reivindicaron el papel de los vehículos motorizados como alternativa de transporte³¹. Hasta entonces todo lo que se pudo haber hecho en cuanto a vialidad exigía una revisión de prioridades y parámetros en que se había producido la “antigua” política (sí es que la hubo) de este rubro. Esta vez tenían a la mano un instrumento de movilización y transporte valioso que no podían permitir una vez más que el ineficaz funcionamiento de las leyes o el dudoso negocio de los ferrocarriles echase a perder los proyectos que contribuirían a la construcción de una “nación moderna”.

“el país, por razones políticas y económicas, no está preparado para aumentar su sistema ferroviario..., no hay ferrocarriles porque los extranjeros no tienen confianza en el país...El Perú tiene mal nombre en el extranjero. Se le considera un país atrasado, mortífero sin higiene, lleno de revoluciones y sin caminos. Los hombres que lo visitan para implantar nuevos negocios, dicen que es rico, pero que este no es el único factor que debe tenerse en consideración para llevar los millones a un país extraño...

*Los que esperan pues ferrocarriles, y en ellos cifran la grandeza del país, deben desengañarse, Bajo las actuales condiciones no hay medio de hacerlos”*³²

³⁰ BASADRE, J.1924.(1): Pgs.30-31.

³¹ DAVALOS, P. 1902:Pg. 38. “Por lo pronto la tracción animal está herida de muerte. Llegará un día en que se prohíba en las ciudades el tráfico de carruaje tirados por caballos, con lo cuál ganará mucho las calles, y de aseo y será permitido el tráfico de animales a las personas que paguen al municipio un impuesto que paguen al municipio un impuesto sumamente alto. Entonces será un verdadero lujo tener coche de tiro”

³² DAVALOS, P. 1902:Pgs.31-32. Es importante ver la capacidad de conocimiento de alguien con mucho recorrido en el Perú y en el mundo como era Davalos para advertir los cambios que se daban en el orbe y el estancamiento del país en relación con la tecnología por ejemplo. En 1906 Alejandro Garland decía todavía:

Planteada así la cuestión de fondo: la necesidad de establecer una política de vialidad coherente con los nuevos planteamientos de la modernidad, encontraba paradójicamente una tremenda dificultad en el hecho de no contar con los suficientes fondos financieros para implementar la red de caminos que un sector de la elite tanto deseaba. Éste era un círculo vicioso que no había como resolverlo sin una medida radical

“En el Perú se han ensayado muy poco las carreteras, como lo accidentado de su suelo no ha dado facilidades para ello....(Por tanto) la carretera se hará por la nación. Una ley especial autorizará la obra y señalará los recursos necesarios para su ejecución. El ejecutivo reglamentará su servicio y su conservación serán declarados caminos públicos y bajo ningún concepto podrán hipotecarse, ni entregarse en monopolio a ninguna empresa. El tráfico debe ser completamente libre; se entiende solo para automóviles, pues es imposible permitir por ella el paso de animales de carga y de tiro. Para evitar esto, se tratará de mejorar y cuidar las antiguas vías de herradura.

La construcción, simultáneamente, importará tres o cuatro millones de soles por año; y aunque el Perú tuviera mayores ingresos que los actuales, ni aún así estaría en condiciones de gastarlos, ni como tampoco, se puede acudir a levantar un empréstito, desde que el país, no está en condiciones de hacerlo, habrá que duplicar las energías del pueblo, bajo la forma de más días de trabajo y mayor pago de impuestos...En estas condiciones no hay otro medio para construir carreteras en el Perú, que recurrir al servicio obligatorio de zapadores y a la contribución personal para los que quieran evadirlo, o no estén obligados a prestarlo”³³

“En efecto, todo el que se haya formado un concepto serio de esta administración habra de convenir en que ha llegado para nosotros el momento de sujetar a un criterio político, económico o de otro carácter la construcción de ferrocarriles y la adaptación de estos a las vías de comunicación fluvial que el Perú posee. Concebir hoy una vía, contraria y llevarla a cabo, a medida de las facilidades que se ofrecen a su realización, sin preocuparse de la influencia que ella debe tener en la marcha económica general, y de la relación que debe hallarse con otros factores de progreso nacional, es exponerse a muy graves fracasos, o por lo menos retardar el desenvolvimiento de ese mismo progreso común”.

Reseña al libro de A. Garland. “Las Vías de Comunicación en el Perú y la futura Red ferroviaria del Perú”. En :” Plan de Ferrocarriles”. La Prensa .18-11-1906. Hoy se sabe efectivamente que para esta época el negocio de los ferrocarriles no era tan rentable como se creía en un principio. Para una mayor ampliación del asunto vease el artículo de Carlos Contreras: “La Inversión Extranjera en el Perú.1890 – 1930.”En: Rev. Alma Mater #5. Lima. UNMSM. Agosto 1993.Pags.90-91.

³³ Ibidem: Pgs. 60-61.

Pedro Dávalos fue quién tempranamente propuso esta medida, bajo el supuesto de que los caminos debían servir para el transporte automovilístico, con una ley que obligase a la población a ceder, a manera de contribución, su fuerza de trabajo por un tiempo limitado

*“Esto no es nuevo en el Perú. Las comunidades, desde muy antiguos tiempos, han tenido esa obligación, las que no han cumplido casi nunca, por la falta de celo en su gobernador, para señalar los caminos que deben ser compuestos. Igual servicio existe en todo Centroamérica, en México, y ha existido en no muy remotos tiempos, en Estados Unidos. En el Perú no hay nada en su constitución y leyes orgánicas que se oponga a un propósito de esta clase, y solo falta para que el mandato tenga sanción oficial, que la orden se expida por el cuerpo legislativo. Según esta ley todos los varones radicados en una provincia, en la cuál se construyen carreteras, y que tenga de 18 a 45 años, estará obligado a trabajar en ella durante quince días, en el año por un jornal de 20 ctvs. Diarios. En caso que una provincia de mayores hombres de lo que necesita para las citadas obras públicas, se empleará, como en el servicio militar, el sistema de sorteo entre los inscritos”*³⁴

Visto así la crucial solución al problema de la vialidad, esta no tomaría fuerza aún bajo una nueva coyuntura política promovida por el primer gobierno de A.B. Leguía(1908-1912), que seguía manejando el antiguo concepto de que en las redes viales debía primar el ferrocarril con los caminos como subsidiarios, este sistema debía imponerse como necesidad primordial en la vida del país.³⁵

³⁴ Ibid.: Pg.63.

³⁵ El promedio de ferrocarriles construidos en su primera gestión como mandatario fue de 115,5 klms. al año. En sus siguientes gestiones eligió construir carreteras, pero como ministro de economía en el primer gobierno de José Pardo, ya nos mostraba cuales fueron sus verdaderas convicciones en materia de vialidad:

“Hoy estoy convencido,..., que el ferrocarril es un vehículo de civilización mas eficaz que la escuela. Basta para convencerse de esta verdad con fijarse con lo que pasa en algunos de los valles del Perú donde las premiosas necesidades de la vida, han hecho que el poblador aborigen, el indio de nuestras sierras, se traslade a la costa en busca de subsistencia. Después de haber estado en contacto con los pobladores de la costa, y de haber visto lo que constituye el progreso de nuestra litoral, aquel individuo regresa a su suelo natal con ideas completamente distintas de las que tuvo cuando las dejó. El contacto con el hombre civilizado le ha creado necesidades, le ha hecho sentir satisfacciones nuevas, le ha hecho comprender que hay horizontes más vastos que cultivar un pedazo de tierra, y el de tener dos o tres terneros, y debido a eso es que en su espíritu se inicia una civilización que concluye siquiera por civilizarlos siquiera a medias. El día que mediante esos ferrocarriles vayamos a esas apartadas regiones, el día que los pobladores de la sierra se puedan entender fácilmente con los de la costa, habrá desaparecido la condición tan inferior a la nuestra en que viven esos infelices. Serán lo que deben ser y una vez que así lo sean, el Perú como por encanto, habrá recibido nueva vida”. En José Reaño García: Historia del Leguismo. Sus Hombres y

B.- LA SOLUCION AL NUDO GORDIANO DE LA VIALIDAD: LA LEY DE CONSCRIPCION VIAL

El “compás de espera” que fue desde la primera propuesta que hiciera P. Dávalos en 1902, pasando por la carta publicada por el presidente de la Sociedad Geográfica de Lima en 1912, se presentó en 1915 con ocasión de la publicación de un folleto de un miembro de la Sociedad de Ingenieros y que era auspiciado por un desconocido partido Unión de Labor Nacionalista³⁶. Allí presentaba al Congreso de la República como proyecto de ley una propuesta que tenía por título “La ley de Conscripción Vial o Servicio Obligatorio de Caminos. Ideas Generales y Argumentos que pueden servir de Base a una Ley”; su autor era Carlos Oyague Calderón, personaje que había participado en algunas de las excursiones automovilísticas que se organizaban a menudo por los caminos del interior del país³⁷. Movidos por el afán de mejorar las carreteras existentes y construir nuevas se dio a conocer el proyecto como un folleto de divulgación, sustentando no solo la necesidad de dotar al país de carreteras sino de crear un espíritu de solidaridad y unificación nacional en torno a este proyecto.

“Así pues, la unidad de nuestro pueblo diseminado en tan vasto territorio, y que por si solo tiene potente coherencia racial para vivir independiente, no debe ser resultado de una anexión de la sociedad indígena, impuesta por la fuerza o la yuxtaposición forzada y a ciegas de colectividades autónomas, sino el resultado de una profunda lenta comunión entre los individuos de nuestras razas distintas que acaba por darles puntos de semejanzas, acercándolos entre sí, por un lazo más fuertes que el de sus propias colectividades originarias...”

sus Obras. Lima 1928.Pg. 5.

No obstante la tecnología se veía nuevamente supeditada a la visión tradicional de ver a los caminos como medios de desarrollo y progreso *per se* y no como parte de una reforma que implicaba conjugar factores de desarrollo de producción y consumo internos, que suprimiera posiciones feudales de privilegio sobretudo en el área rural, lo que implicaba un capitalismo y proletarizaciones masivas agrarias, con un programa radicalmente burgués en lo político (THORP Y BERTRAM. 1988: 104; 208-209).

³⁶ Jorge Basadre llama partido a lo que en realidad era una especie de sociedad científica con sentido político; al menos así se autodenominan en la portada de su proyecto: *Sociedad Unión de Labor Nacionalista. De Estudios Científicos, Sociales y Orientación Cívica*. Tenían su sede entonces en el local de La Sociedad geográfica de Lima.

³⁷ No hemos podido descubrir su biografía, pero al momento de presentar su proyecto poseía las siguientes distinciones: Jefe de la Sección de Caminos, Puentes y Muelles del Cuerpo de Ingenieros Civiles; Miembro de la Sociedad De Ingenieros, de la Sociedad Geográfica y de la Sociedad Astronómica de Francia.

...el acercamiento y el olvido, indispensable a nuestro engrandecimiento, lo daría el camino, que extendiéndose y multiplicándose, se convertiría en el lazo material, uniendo a los pueblos de uno a otro confín del territorio. Ayudemos, a que germine y fructifique esta idea; protejamos al indio instruyéndole, inculcándole el deber que tiene de trabajar, para su comunidad primero y para su patria después; enseñémosle que ensanche el sendero que el mismo abrió y que poco a poco se ha de convertir en hermosa carretera y para eso pidámosle los brazos que tiene en lugar del dinero que no tiene. De este modo la costumbre regional reglamentada se convertiría lentamente en obligación nacional.”³⁸

El proyecto presentado así ante el Congreso y la opinión pública fue acogido inmediatamente más en este último que en el primero. En esencia, no variaba de las propuestas originales que hiciera en un principio Pedro Davalos, excepto en algunos aspectos técnico- administrativos.³⁹ Además proponía aumentar la edad de cumplimiento de los conscriptos desde los 18 hasta los sesenta años y centralizar las funciones de la ley en un organismo que seguiría la división política administrativa de la república, el cual supervigilaría las obras ejecutadas e impediría que se usen arbitrariamente los recursos humanos y materiales por parte de las autoridades o influencias locales (OYAGUE, C.1915: 24).

Para la opinión pública especializada la aparición de tal propuesta era importante; en especial porque se tenía la certidumbre de que con solo este medio se resolverían los problemas más apremiantes de la sociedad peruana y que fuese por la razón que esgrimiesen a favor o en contra del modo de su aplicación (sobretudo entre los que no estaban de acuerdo en un manejo tan centralizado de los recursos disponibles), resultaba ya inaplazable su ejecución

³⁸ OYAGUE, Calderón, Carlos: La Conscripción Vial o Servicio Obligatorio de Caminos. Ideas Generales y Argumentos que pueden servir de Base a una Ley. Sociedad de Ingenieros. Lima. Centro Edt. Beytia. Junio. 1915. pg.19.

³⁹ En el aspecto técnico proponía que la reglamentación, estudio y ejecución de obras públicas; los registros de inscripción, el rol y la designación de las épocas de servicio; y el establecimiento de las faenas, deberían seguir una circunscripción territorial definido en torno a las poblaciones conscriptas. En lo administrativo, sino contribuían los conscriptos con su fuerza de trabajo podían seguir la elección de ser contribuyentes, pagando los respectivos impuestos por redención del servicio vial en dinero, lo que posibilitaría la autofinanciación de las obras en ejecución (OYAGUE, C.1915: 21-22)

“Con la ley de conscripción vial, los resultados tienen que ser naturalmente distintos, por ser también distintos los fines que persigue. Será una ley que vendrá a auxiliar a nuestro débil factor económico, incapaz, atendido a sus propios recursos hasta hoy establecidos, de responder a las exigencias de la vida moderna de las naciones a transformar nuestras vías de comunicación terrestres de salvar los obstáculos que nuestro abrupto y dislocado suelo han levantado por todas partes, de facilitar en una palabra, la evolución de la vialidad”⁴⁰.

La certidumbre que los caminos se construirían, casi como por decreto, por la aprobación y vigencia de una propuesta como ésta, era una constante que animaba a estos “técnicos” de la modernización vial

“Nuestros procedimientos deberán ser mas o menos originales o ingeniosos; nos valdremos nosotros mismos de nuestro esfuerzo colectivo, de las costumbres tradicionales, en una palabra de la contribución de todos los que aman su suelo y habitan el territorio nacional...nadie parece darse cuenta que todo este sistema embrionario de comunicaciones que serpentea por cumbres y valles...ha sido implantado, sostenido y conservado por el esfuerzo presente y continuado de la comunidad indígena, es decir por el tributo voluntario y personal del ciudadano.

Aprovechando pues estos servicios establecidos por costumbres tradicionales, organizando paulatinamente los trabajos comunales; encausada la buena voluntad por medio de leyes suaves y de efectos progresivos, en pocos años se habrían extendido y mejorado las comunicaciones del territorio de tan asombrosa manera que aún hoy no se puede sospechar. Todo lo hace el milagro de la organización racional y científica que centuplica los efectos de cualquier esfuerzo”⁴¹.

⁴⁰ La Prensa: 15-9-1916. Además puede verse una carta de Carlos Oyague, fechado el 20-9-1916 y publicada el 25-9-1916 sobre el mismo asunto. También véase: “De Ingeniería e Industrias: La Actualidad Técnica. Construcción de Caminos”; La Prensa: 26-10-1915. Sobre la capacidad de organizar adecuadamente la construcción de carreteras desde instituciones que maximicen la eficacia de los recursos invertidos, sobretudo por el Estado y los particulares, puede verse el debate de quiénes creían que desde la administración centralizada y supervisada del Estado podía corregir las deficiencias de la “anterior política de vialidad”. Véase “Política de Vialidad” en La Prensa: 28-7-1915, 7-9-1915, 5-10-1915, 14-10-1915 y el antes citado.

⁴¹ OYAGUE, C.: Ibid.Pgs.9-11. La idea de que las comunidades indígena-campesinos en cierto modo se veían arcaicas y primitivas, y por ello inservibles a los propósitos de la modernidad, parecía tener aquí una opinión distinta en cuanto a su naturaleza histórica que dominaba la mentalidad del promedio intelectual y académico limeño. No es casual por ello que fuese un empresario (casi hecho a sí mismo) o un oscuro ingeniero, ambos casi al margen de la vida académica oficial, que pensasen que los campesinos indígenas eran capaces de sentir alguna ansia por el progreso y la integración nacional pese a su condición pobre y autárquica. Quizás el mismo A.B. Leguía, que no era una eminencia académica o intelectual, no lo vio tan así al principio; con los avances de la tecnología en materia de transporte y su acercamiento a posturas políticas más populistas, también se animó a pensar que los campesinos indígenas no solo debían esperar que los ferrocarriles o carreteras llegasen hasta sus localidades, sino que trabajasen ellos

Un proyecto así planteado no dejaba de ser atractivo y favorecía muchas expectativas sobre sus beneficios a la nación. No solo planteaba la modernización de las redes viales para una mayor expansión del modelo económico exportador sino también para una mayor integración política, situación que favorecía en términos muy prácticos las ansias de centralización del poder estatal, y que en cierto modo a las elites más progresistas de Lima complacía. Aún en el supuesto que no se llegasen a establecer juntas regionales, departamentales, provinciales y distritales centralizados desde la dirección del Estado, no dejaba de ser atractiva la propuesta.

Recién en 1917 se dio paso a su discusión y debate en la comisión de presupuesto del Senado, la cuál era conformada por Germán Schereiber, Nicanor Carmona y A. Lannatta. Quién presentó la moción de ley fue el senador Ing^o Enrique Coronel Zegarra⁴². Allí se dictaminó favorablemente su pase al debate en la cámara de senadores.

“Tomando como base el resultado obtenido en las inscripciones militares de 1913 y 1914, tendríamos un total de 700000 inscritos que, concurriendo anualmente, con solo doce días de faena, representan nada menos que 28 (sic) trabajadores diarios, o sea calculando el jornal bajo un termino medio de 50 ctvs., alrededor de 5 millones, cantidad que nuestro estado económico no pretende distraer ni en el presente, ni probablemente en el futuro.

Toda contribución es ingrata y, en consecuencia, encuentra resistencias casi insuperables, pero la que tenemos en estudio goza de marcada particularidad; está ya consagrada por la costumbre entre nuestra enorme masa indígena, que desde los tradicionales tiempos de los incas,

mismos para conseguirlo. Esto traería profundas consecuencias en la relación política Estado-campesinado.

⁴² Enrique Coronel Zegarra, fue un antiguo ministro de Fomento y Presidente del Consejo de ministros del gobierno del presidente Eduardo López de Romaña. Nació el 6 de mayo de 1851 y murió el 14 de octubre de 1919. Estudió en Estados Unidos y obtuvo el título de Ing. Civil en el Inst. Politécnico de Troy. Trabajó en diversas obras y con Enrique Meiggs. Participó en la guerra con Chile, pero se trasladó luego a la construcción del canal de Panamá. Participó también en la construcción del ferrocarril Quito-Guayaquil; en 1891 participó en la construcción del ferrocarril Piura –Catacaos y en la instalación de maquinarias para irrigar las haciendas locales. Secundó la revolución contra el gobierno de A.A. Cáceres, y fue elegido senador por el departamento de Piura entre 1895-1908. Como ministro de gobierno y presidente del gabinete de ministros abogó por la construcción del ferrocarril Paita-Marañón. Posteriormente, en los disturbios que acaecieron en 1909 para obligar a renunciar al presidente Leguía, fue acusado de conspiración ya que era vocal de la Junta directiva del partido Demócrata. Entre 1915-1919 fue elegido senador por Piura. (Alberto Tauro: Enciclopedia Ilustrada. Lima. Edt. Inca. PEISA. Tomo 2.1987. Pg.565)

concorre ya voluntariamente, ya a la reparación de las sendas, ya para la limpia de los cauces de los ríos y toda obra que redunde en el bienestar general.-

El proyecto no hace pues sino aprovechar esta buena predisposición, reglamentándola, ampliándola hacia aquellas que aprovechan las ventajas de estos esfuerzos, sin contribuir a ellos en forma alguna.

*Tanto el Cuerpo de Ingenieros Civiles, como la Dirección de Obras Públicas han informado detalladamente del referido proyecto, encontrándolo perfectamente fundamentado, respecto a sus finalidades, que son indiscutibles, pero observando que la creación de una entidad administrativa como es el “Consejo General”, traería perturbaciones en el desenvolvimiento y aplicación de la ley, por existir atribuciones que corresponden a las Juntas Departamentales, municipalidades y especialmente, al Cuerpo de Ingenieros Civiles que ha sustituido al antiguo Cuerpo de Caminos y aún a la Dirección de Obras Públicas”.*⁴³

Lo atractivo en su sustentación, a consideración de la comisión del Congreso, fue efectivamente el hecho de que se llegaría a movilizar 28000 trabajadores diariamente, con el consiguiente ahorro del Estado de 5 millones de soles para esas obras(BASADRE, J.1924(1):Pg.23).

La comisión en cambio se mostró desfavorable al hecho de crear un Consejo General de Vialidad tal como aparecía en la propuesta original del Ing° Oyague, y a la cuál se subordinaría la autonomía de los consejos viales repartidos entre las regiones, departamentos, provincias y distritos ya que existían las Juntas Departamentales, municipalidades y el Cuerpo de Ingenieros. Toda esta estructura que tendía a centralizar las funciones de las juntas viales se dejó de lado para que el congreso decidiera otros modelos de organización⁴⁴.

Aún si la razón de fondo que esgrimían los especialistas y legisladores les era valida y seguramente muy atractiva para pasarlo al debate en el pleno del Congreso, pensamos tambien que se debió a un hecho que los senadores debatirían más adelante en el hemicycle: la supuesta capacidad del campesinado

⁴³ Cámara de Diputados. Documentos parlamentarios. 3° Congreso Extraordinario. Asunto: Conscripción Vial. Lima. Dictamen de la Cámara Senadores. Oficina tipográfica de La Opinión Nacional. 1Pp.9-10.

⁴⁴ La planificación de los trabajos y obras estarían a cargo de los consejos regionales y departamentales los cuales estarían ocupados por profesionales, técnicos e ingenieros. Mientras tanto los consejos provinciales y distritales estarían a cargo de las autoridades políticas y civiles los cuales estarían conformados por alcaldes, gobernadores, tenientes gobernadores y estarían a cargo de la movilización local de los conscriptos (OYAGUE, C. 1915: 24)

indígena para trabajar construyendo caminos, eventualmente demostraría que sabían favorecer sus propios intereses y también los del Estado nacional que se los pedía (borrando la imagen del indio indolente por el progreso), haciéndose por tanto beneficiarios de ese progreso modernizador que conllevaban las carreteras del modo más práctico y hasta pedagógicamente aceptable porque aprenderían por este medio a ser patriotas.

El debate del proyecto de ley en el Senado se realizó el 22 de octubre de 1917. Presidía la sesión don José Carlos Bernales. Tomó este debate el curso normal de otras sesiones, incluso se pospuso el debate de un nuevo impuesto al azúcar, a pedido del senador Coronel Zegarra para discutir su moción.

El debate se centró en torno a dos cuestiones que algunos senadores, como Angel Gustavo Cornejo (representante por Lambayeque), hicieron al proyecto: Primero, violaba las libertades individuales establecidas claramente en la Constitución y las leyes (y que lo diferenciaba en mucho al servicio militar porque esta podía ser remunerado con un pre- diario o “propina” y la educación que podía darse gratuitamente a los conscriptos); y segundo, porque no estaba de acuerdo en el cobro de un impuesto indirecto por un concepto (los caminos) que se pagaba de manera directa, es decir en trabajo. En ambos casos, denunciaba el senador según sus palabras, querían hacer pasar el proyecto de conscripción vial como

“una utilización de las prácticas establecidas ya en ciertas regiones del país, donde se utilizan los servicios de los habitantes en las obras públicas, sea apertura de cauces, ensanchamiento, conservación de acequia, etc. Pero (lo que diferencia a esta propuesta de los servicios comparados) es que se prestan en forma cooperativa”⁴⁵.

Aquí lo harían pasar como ley obligatoria. En realidad el debate tocaba dos puntos importantes en la doctrinaria liberal de un régimen que por más “aristocrático” que hubiese sido no podía obviar cuestiones que habían sido tocadas por la propuesta legislativa. Lo complejo de este asunto, a pesar de la necesidad de contar con una adecuada política de vialidad por los fines

⁴⁵ MINISTERIO DE HACIENDA Diario de Debates del Senado: Proyecto de Conscripción Vial Presentado al senado por E. Coronel Zegarra. 59° sesión. 22-10-1917. Lima. Imprenta Torres Aguirre. Pg. 729.

expuestos, era el hecho de aceptar que no había tantos ciudadanos como plenas libertades políticas y económicas que significaran precisamente proteger a esta población de leyes tan arbitrarias como la que se quería proponer. En otras palabras no había ciudadanos con sus tan proclamados derechos constitucionales (y por consiguiente contribuyentes que respaldaran al menos con sus impuestos una política de vialidad) como para no dar una ley como la de conscripción vial. Este dispositivo permitiría teóricamente siquiera crear ciudadanos a medias (o futuros ciudadanos) con una contribución de su fuerza de trabajo. El sentir de la sustentación que justificaba la aprobación política de esta propuesta (mas no legal hablando en el lenguaje jurídico), lo expresó así el senador también por Piura (y luego ministro de Fomento en el regimen del Oncenio), Ernesto Souza:

“Ahora, señor presidente, sabido es que nuestro suelo alberga una población inteligente, patriota, laboriosa, pero que las facilidades de la vida hacen que no se dedique, con la contracción (sic) con la que podía hacerlo al trabajo privado ni público. A la semana se hacen dos o tres días de fiesta fuera de los reglamentarios durante los cuáles los hombres no saben a que dedicarse y esos individuos que por buenos hábitos que tengan, se convierte en ebrios consuetudinarios...

*Mil veces he preguntado a esos **ciudadanos** (el subrayado es mío) que era lo que les impulsaba a beber licor con tanta frecuencia y he oído con la más grande sorpresa que es todo una revelación “Bebemos, porque ¿qué vamos a hacer los días que no trabajamos? En estos lugares no hay teatros, ni conferencias, ni fiestas religiosas, porque el cura viene raras veces y solo por las mañanas, ¿qué vamos a hacer todo el día? Tenemos que buscar un entretenimiento y esta diversión sólo puede darnósla el alcohol y de ahí resulta que nosotros somos alcohólicos por necesidad”. Pues bien si eso pasa en las poblaciones de la sierra ¿por qué en lugar de dejar a nuestros pobladores emplear el tiempo tan desgraciadamente no hacemos que lo empleen en la construcción de las vías de la comunicación que son una necesidad urgentísima e importante?”. ”⁴⁶*

Esta negación a las cualidades ciudadanas, y por tanto de sus derechos, era una tendencia que ya era aceptada desde hacía un tiempo atrás cuando comenzó a negarse el voto a los analfabetos en 1892 (equivalente a la población

⁴⁶ Diario de debates del senado. Pg.730.

campesina y a la gran masa proletaria del país) y que al parecer se planteaba también desde el ángulo del tipo de tributación que debía corresponderles⁴⁷. La propuesta de ley finalmente fue aceptada y aprobada por mayoría simple en el Senado, no sin las críticas del senador Paz Soldán que decía que la ley se parecía más al castigo a la ociosidad indígena para que no se emborrachen, lo que finalmente no traería un progreso para esta población. Este proyecto pasaba sin mayores expectativas a la lista de espera de la aprobación de la cámara de Diputados y finalmente del Poder Ejecutivo, la cuál se haría esperar hasta 1920 ya en el régimen del presidente Augusto B. Leguía.

Capítulo 4º- LA LEY Y LA CONSTRUCCION DE CAMINOS

A.- LA VICTORIA DE LOS PRAGMATICOS “ SOÑADORES”

El 4 de julio de 1919 fue una fecha especial en la historia del Perú. Luego de las frustradas elecciones de marzo para escoger un nuevo presidente que debía suceder al saliente mandatario José Pardo, Augusto B. Leguía asumía la conducción de la nación gracias a un golpe de Estado perpetrado con la ayuda del cuerpo de gendarmería. Se dio inicio a lo que es la dictadura más larga en

⁴⁷ Sobre la ley electoral puede verse en MAC EVOY, Carmen.1997:Pgs.270-271. En cuanto a la tributación y su significado no solo para la estructura fiscal estatal sino también para el sentido político de la república puede verse Carlos Contreras: “Modernizarse o Descentralizar: La Difícil Disyuntiva de las Finanzas Peruanas durante la Era del Guano” en Boletín del Instituto francés de Estudios Andinos. # 25(1)1996:146-149.

este siglo en el Perú. Con ella también se daba inicio a un nuevo régimen político conocido como “La Patria Nueva” en contraste a la “Patria Vieja” o conocida posteriormente como La República Aristocrática. En oposición a ella, esta “Patria Nueva” se caracterizaría por la inclusión (sino su creación) de las clases medias profesionales e intelectuales en la arena política y social del poder (GARRET, G. 1973:15-22,157-160; KARNO, H.L.1971: Cap. III: 70-111)⁴⁸.

Este nuevo proceso político y social traía una combinatoria de lo que sería un limitado cambio en las propuestas propiamente oligárquicas con la inclusión de exigencias de unas clases medias urbanas (más de las provincias) emergentes. En suma, se configuraba un nuevo escenario para adecuarse a los cambios de una sociedad, que luego de la derrota bélica de 1879 y de una corta etapa de militarismo, se había recuperado en parte gracias a una coyuntura internacional favorable para su expansión. Con el régimen de “La Patria Nueva” los sueños por consolidar esta mesurada etapa previa de crecimiento despegarían hacia un extremo afán por conseguir éxitos rápidos y rotundos en todos los aspectos de la vida nacional⁴⁹. Era necesario por tanto recuperar la iniciativa política en materia de viabilidad y con ella la propuesta que la haría posible.

⁴⁸ Sobre el carácter del régimen Leguista consúltese la siguiente bibliografía: José Luis Reaño: Historia del Leguismo. Sus Obras y sus hombres. Lima 1928. Abelardo Solís: Once Años. Lima. Talleres Gráficos. 1934. Jorge Basadre: Historia de la República del Perú. Lima. 1973. Tomos XII-XIII. Howard L. Karno: Augusto B. Leguía. The Oligarchy and the Modernization of Peru. 1870- 1930. University California. Los Angeles 1971(1970). G. Garret: The Oncenio of Auguste B. Leguía. Middle Sector Government and Leadership in Peru. 1919-1930. The university of New Mexico. Ph. D. 1973. Baltazar Caravedo: Clases, Lucha política y Gobierno en el Perú. Lima. 1977.

⁴⁹ MIRO QUESADA LAOS, Carlos: Autopsia de los Partidos Políticos. Lima. Páginas Peruanas. 1961. Pg. 451. “¿Cuál era el Programa de Leguía?... Propiamente Leguía no trajo un programa, trajo una ilusión. Lo acompañó decididamente una mesocracia que comenzaba a organizarse. Sus discursos electorales fueron demagógicos y sin contenido doctrinario. Ofrecía todo sin decir como lo iba a realizar...”.

En realidad no fue tanto así, su política general de gobierno lo hizo pesar en cinco aspectos fundamentales:

1°-Financiamiento Externo, haciendo crecer una deuda en 10 veces su tamaño al que tuvo en 1918

2°- Centralización bancaria, Política crediticia y estabilidad del tipo de cambio a través de la fundación del Banco Central de Reserva.

3°- Tributación a los exportadores y a las industrias extranjeras, a los nacionales con impuestos a la renta, de aguas y juntas departamentales (lo cuál no incluía un cambio en las relaciones de propiedad, manteniendo en gran parte las relaciones de producción precapitalistas)

4°-Política Arancelaria, que tendía a proteger la industria nacional

5°-Política de Viabilidad, a través de grandes proyectos de infraestructura y la ley de conscripción vial. (CARAVEDO.B.1977: 73-79).

La propuesta de ley sobre los servicios de caminos que habían quedado paralizado desde su aprobación en el Senado, fue resucitada en este período. Se ajustaba bien a los viejos sueños por modernizar las redes viales del país y al espíritu de La Patria Nueva por rehacer todo.

El debate se reabrió pero esta vez en la cámara de Diputados⁵⁰. No sucedió nada en especial que hiciese pensar que no sería aprobada la propuesta de ley (excepto el hecho de que el diputado Luna Iglesias hiciese una “diferenciación conceptual” entre contribución y conscripción), y la ley fue aprobada finalmente entre elogios (y esperanzas) el 6 de abril de 1920. El diario La Prensa como siempre apoyaría su aprobación⁵¹.

Sin embargo, entre la opinión pública no todos estaban de acuerdo con esta disposición legal, principalmente los que estaban en el polo opuesto al régimen económico, político y doctrinario del gobierno de Leguía. Dora Mayer de Zulen sentaría su protesta en su publicación (“La Crítica”); José Carlos Mariátegui en la revista Variedades de 1926, diría

“El simple hecho de que la conscripción vial haya sido establecida en la sierra desde su promulgación, y que su extensión a la costa haya requerido un plazo de varios años, es un hecho que expresa bien claramente el carácter de ley anti-indígena de esta ley, que de otro lado, promete resolver el problema de la vialidad”. (MARIATEGUI, J.C.1926. # 299: 1).

Pero sería el joven Jorge Basadre quién haría las críticas más ácidas al régimen por tamaña “inescrupulosidad” legal y moral contra la población indígena

“Nunca se ha dado en el Perú una ley que afecte tan cercana y directamente los derechos de todos sus habitantes, con tanta facilidad. Media sesión bastó en senadores y dos instantes aislados en diputados y las causas del interregno entre ambas aprobaciones no fueron precisamente referentes a ella...Un espectador desprevenido, que se encontrara con este celo por la ciudadanía, podría creer que este celo por la ciudadanía, podría creer que este proyecto hecho realidad de una

⁵⁰ Para ello se había convocado entre el 24 y 25 de agosto de 1919 elecciones para elegir nuevos representantes a las cámaras y sancionar una serie de reformas constitucionales entre las cuales se aseguraba la estabilidad del mandato presidencial por un largo tiempo, y claro está la incondicionalidad del congreso.

⁵¹ La Prensa. Editorial. 9-4-1920.

manera tan fácil y desapercibido, es el epílogo de un debate ya agotado o una baladí resolución administrativa...es que en este caso no cabían protestas sino aquiescencias del gobierno, del clero y del capitalismo...estaban muy lejos (los indios) y eran ignorantes y carecían de influencia y no podían ser fuerza ni para una elección ni para una revolución, los que resultaban directamente afectados...diríase que frecuentemente se olvida al peruano del interior como si su existencia fuera plácida e inmejorable; pero al acordarse los legisladores de él ahora, ayudaban a la obra lenta y perniciosa de una sujeción secular. La dación de la ley de conscripción vial es así un argumento formidable para los que analicen los vicios de nuestro parlamentarismo y nuestro periodismo”⁵².

El 11 de mayo de 1920 el Ejecutivo promulgó la llamada Ley de Conscripción Vial o Ley del Servicio Obligatorio de Caminos. El 28 de junio de 1920 fue publicado en el diario el Peruano como Decreto Legislativo # 4113. La lucha por la legitimación y la puesta en funciones de un dispositivo que normaba las tradicionales “mingas” o “repúblicas” de las comunidades indígenas - campesinas por parte de un sector de la elite política y social “tecnócrata” residente en Lima, había llegado a su fin victoriosamente; solo sería cuestión de llevarlo a la práctica real para que mostrase sus tan pregonados “beneficios”.

B.- ¿UNA LEY A LA DERIVA?

Luego de ser aprobada la ley de Conscripción Vial, el 3 de setiembre de ese mismo año se dio un reglamento provisorio en donde se presentaban y ordenaban diez capítulos en torno a la organización del servicio de los conscriptos; la conformación de las juntas viales provinciales y distritales de vialidad, los fondos disponibles de los trabajos; la inscripción y la redención de servicios viales; las obras hechas por el gobierno o por el ejército; el servicio técnico de apoyo; y, los servicios de caminos en Lima y Callao (CONSCRIPCION VIAL. Ley y Reglamento. Lima. 1929).

La ley dada como D.L. 4113, ordenaba en quince artículos lo que debía ser la movilización de la mano de obra en los trabajos convocados por las autoridades competentes. Así se establecía que estaban sujetos a ella todos los varones residentes, peruanos y extranjeros, entre los 18 y 60 años, reconocidos

⁵² BASADRE, Jorge. 1924(1): 29

sobre la base del registro militar (que los reconocía entre los 21 y 50 años) y el resto sobre la inscripción que debían hacer las mismas juntas viales. Los trabajos debían llevarse a cabo por un período de una semana por año los de 18 a 21 y 51 a 60, y los de 22 a 49 años trabajarían dos semanas anuales o una por semestre. Se exonerarían solo los incapacitados, las altas autoridades políticas y militares, los telegrafistas y los que pagasen su redención equivalente al jornal de un día de trabajo. Las faenas se cumplirían solo en los lugares de residencia de los conscriptos. Para evitar los posibles abusos de las autoridades se daría protección a los conscriptos y se atenderían sus denuncias ante la autoridad fiscal respectiva. Si había la posibilidad de que los conscriptos trabajasen alternativamente en obras de infraestructura análogas en su importancia al de las carreteras es decir puentes, acueductos, ferrocarriles, etc, se autorizaría el uso de esa mano de obra bajo la ley. Mientras tanto el Estado concurriría a estos servicios con herramientas, materiales, explosivos, coca y bebidas alcohólicas para retribuir los servicios prestados (siguiendo el ejemplo incaico de la reciprocidad, no en vano lo llamó Basadre “Mita republicana”). En ningún momento se menciona o refiere de pago por trabajo alguno dentro de la ley. Mas bien se certificaría la situación de los conscriptos con un documento (especie de

libreta) para su sellado respectivo⁵³. Esta ley se mantendría vigente hasta la caída del régimen, aunque no sin dificultades.

Ya el 4 de agosto de 1922 el senador por Cusco M.D. González presentó un proyecto de modificación a la ley original en su tercer artículo, el mismo que consideraba la obligación que tenían los conscriptos para trabajar cuatro días al semestre porque las dos semanas anuales de trabajo eran excesivos para la población. Según las palabras del también senador por Lambayeque, Antonio Castro, los conscriptos tenía que soportar también la pésima aplicación de la ley

⁵³ El Peruano: 28 de junio de 1920.

PODER LEGISLATIVO: SERVICIO DE CAMINOS: Ley N° 4113

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Decreta:

Artículo 1°- Establécese en toda la República el servicio obligatorio para la construcción y reparación de los caminos y obras anexas, el que se denominará “CONSCRIPCIÓN VIAL” o “SERVICIO DE CAMINOS” y el cuál estarán sujetos todos los varones residentes en el territorio peruano y extranjeros, cuya edad está comprendida entre los 18 y 60 años.

Artículo 2°- La base para el establecimiento de este servicio será el registro de Inscripción Militar, el que se completará con el empadronamiento de todos los peruanos de 18 a 21 años de edad y de 50 a 60 años, así, como de todos los extranjeros de 18 a 60 años.

Artículo 3°- Este servicio comprende la obligación de trabajar para los caminos públicos cierto número de días del año, en relación con la edad, a saber:

a.- de 18 a 21 años, 6 días

b.- de 21 a 50 años, 12 días

c.- de 50 a 60 años, 6 días.

Artículo 4°- Esta forma podrá prestarse para la clase b solamente en dos periodos anuales de una semana útil semestral.

Artículo 5°- La Conscripción Vial podrá redimirse por todo contribuyente, sin excepción, mediante el abono, en efectivo del valor de los jornales correspondientes, cuyo tipo será fijado para cada región.

Artículo 6°- También podrá redimirse de su labor con el trabajo de otro contribuyente, de la misma clase con aprobación de la comisión o jefe encargado del servicio distrital.

Artículo 7°- Este servicio se prestará, salvo casos excepcionales, en el mismo distrito, no pudiendo llevar a los contingentes de una provincia a otra.

Artículo 8°- El estado concurre a la prestación de estos servicios con las herramientas y explosivos necesarios, así como la coca y bebidas en las regiones donde este sistema de gratificación esté establecido por la costumbre, en la ejecución de los trabajos voluntarios para las comunidades.

Artículo 9°- Todos los conscriptos al presentarse por primera vez, recibirán una libreta de conscripción vial, sellada y rubricada con sus datos y en la que se dejará constancia semestralmente del cumplimiento de la obligación de la forma en que se verifica la redención. Con ello cada contingente tiene constancia de sus obligaciones y deberes y compruebe su situación.

Artículo 10°- Los exceptuados del servicio recibirán su libreta para los efectos de la segunda parte del artículo anterior.

Artículo 11°- Están exceptuados:

1°- Militares en servicio

2°- Incapacitados para el trabajo, por defecto físico o enfermedad incurable.

Para ser validos se tramitan según prescribe el servicio militar obligatorio.

Artículo 12°- Autoridades políticas y policía están obligados a apoyar el cumplimiento de esta ley a cada una de las comisiones, cuando lo soliciten.

por la inescrupulosidad de sus poderosos personajes locales ya que aprovechando su lejanía geográfica y su influencia social, comerciaban con el trabajo y las redenciones de los conscriptos.

Por otro lado, el senador E. De La Piedra presentó el 2 de enero de 1923 un proyecto para evitar el abuso pecuniario de pagar una redención tan costosa. Para eso propuso que artesanos, obreros, jornaleros y empleados cuyo ingreso fuese menor a 100 L.p. (1000 soles de plata) mensuales trabajasen solo los cuatro días propuestos, modificando los artículos 1º, 2º y 3º suprimiendo además el artículo 4º de la ley.⁵⁴ Los debates para su modificación fueron más intensos incluso para quiénes estando de acuerdo con sus fines no abogaban por una modificación razonable puesto que resultaba en un completo fracaso para su aplicación. Algunos fragmentos del debate nos ponen al corriente del mismo (el senador Alvaríño, representante de Junín)

*“La ley de Conscripción vial no ha venido en puridad de verdad, sino una reglamentación una disposición que existía y existe, consignada en la ley de municipalidades que obliga a los vecinos a la reparación y conservación de los caminos, personalmente o por medio de sus peones. Como esto no se cumplía, vino el concepto de dar una ley especial como el de la conscripción vial..., muy saludable y muy sana en su principio, pero también muy mala por haberse extremado, hasta el punto de hacerla pesar, como una contribución personal onerosísima...”*⁵⁵

(el senador Luján Ripoll, representante de Ica)

Artículo 13º- Jefes o autoridades que con fines de lucro, obliguen a trabajar por fuerza o remitiesen a las cuadrillas, no comprendidas legalmente en el servicio o lo hubieran ya cumplido, o los que pretendieran obtener dinero o amenazando o extorsionando, serán condenados a dos años de cárcel.

Artículo 14º- los fondos de estos servicios se destinarán a la ejecución y reparación de caminos y obras anexas. Los que incumplieran serán denunciados por el ministerio fiscal y por acción popular ante el ejecutivo y las cámaras legislativas.

Artículo 15º- Serán consideradas dentro del artículo 1º obras de vialidad anexas: ferrocarriles, puentes, acueductos, desecación y drenaje de terrenos pantanosos, regularización de cursos de ríos y desecación de caminos contra inundaciones.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso el 11 de mayo de 1920.

⁵⁴ MINISTERIO DE HACIENDA: Diario de debates del Senado. Lima. Edt. Manuel Moral. “La Crónica” y “Variedades”. Sesión del 13-8-1923.s/f.

⁵⁵ Ibid.

“No voy a abogar por la modificación del proyecto que se discute, porque conceptúo que la ley de conscripción vial es de perniciosos resultados en la practica. Su mantenimiento importa la aplicación de la frase “el fin justifica los medios”. El fin que se propone la ley de conscripción vial no puede ser más simpático, ni de más trascendencia nacional y de progreso; pero los métodos que se ponen en practica al aplicarla, obligan a l legislador a rechazar la ley, por cuánto son medios de extorsión de verdadero peculado. Solamente nuestro espíritu idealista hace que constantemente estemos constantemente dictando leyes de hermosas finalidades, pero que en la práctica sirven de pretexto para realizar toda clase de actos abominables”⁵⁶.

(Senador Lauro Curletti, representante por Huánuco)

“La ley de conscripción vial no es tan simpática..., pues no es sino un rezago de la época antigua, en la que mediante la contribución de sangre se realizaron grandes obras, pero se realizaron también las más grandes iniquidades que han afligido a la humanidad. Está destinada a ser cumplida precisamente por las clases más desvalidas, que no pueden compensar el trabajo personal mediante una suma de dinero”⁵⁷.

Contra lo que pudiera creerse existía la casi unanimidad de que la ley no estaba dando los resultados deseados, razón por la que las reformas fueron aprobadas en el Senado entre los días 20 y 21 de agosto de 1923; decretándose el cambio por cuatro días de trabajo al año y que los conscriptos sujetos a no pagar derecho de redención por exonerarse de la ley se hallarían comprendidos entre los 18 a 21 y 50 a 60 años. Es decir podrían exonerarse gratis⁵⁸. Este “éxito” de los “reformistas” en el senado no tuvo sin embargo el mismo destino en la cámara de Diputados ya que nunca llegó a ponerse en debate la reforma aprobada en senadores⁵⁹. En la interpelación realizada a José Rada y Gamio, ministro de Fomento, en el mes de setiembre de 1925, se ratificó en su integridad la política vial seguida por el gobierno, no mencionándose para nada la posibilidad de reformas en la ley⁶⁰. Tres años más tarde, en enero de 1928,

⁵⁶ Ibid. Sesión del 16-8-1923.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Ibid. Sesiones del 20 y 21 –8 –1923.

⁵⁹ En las legislaturas ordinarias de la Cámara de Diputados pese a los reiterados pedidos del senador E. de la Piedra a la presidencia para que debata el proyecto, nunca se llevó a cabo dichas sesiones en esa Cámara puesto que se entró a un nuevo proceso eleccionario de representantes en 1924, lo que al parecer relegó al proyecto al olvido cuando se renovaron las cámaras. Cámara de Diputados. Actas de Sesiones del Congreso de la Legislatura Ordinaria. 18-10-1923; 5 y 11-11-1923.

⁶⁰ Diario de Debates de la Cámara de Diputados. Sesiones del 11 al 18 –9-1925. Lima. s/f.

esta misma cámara se preocupó por reforzar más los ámbitos de las Juntas Viales al ratificar su organización y funciones poniéndolos al amparo y “supervisión” del Ministerio de Fomento, suceso que no había sido aceptado por algunos parlamentarios en 1925

(Diputado Sr. Otero, representante por Tarma)

“A menudo vemos en los telegramas de las provincias y los periódicos locales. Que se han empezado los trabajos de carretera tal se han reanudado los trabajos en la carretera cuál, y que estas obras son debidas a las iniciativas del señor diputado o de algún alcalde laborioso, o de alguna agrupación de hacendados o algún gamonal conocido, disfrazado generalmente con el pomposo título de presidente de alguna Junta de progreso local; y el ministerio de fomento; como padre amantísimo, atiende todas las solicitudes telegráficas y pedidos presentados, dando auxilios mas o menos liberales, en dinero, herramientas y explosivos, o enviando algún ingeniero que pasa por los pueblos como un meteoro, porque tiene que desempeñar veinte o más comisiones en lugares distintos; y, cuando ya no tiene como hacer estas cooperaciones, contesta con promesas y buenas intenciones”⁶¹.

Había que anotar que, luego de promulgarse la ley de Conscripción Vial en mayo de 1920, las autoridades pertinentes aprobaron otras disposiciones legales complementarias como la Resolución Suprema del 16-3-1921 que establecía no interrumpir las labores agrícolas para ejecutar la movilización laboral. Además de dio una serie de dispositivos que controlaban y supervisaban mejor la labor de las juntas viales, sobre todo con el manejo de fondos obtenidos por redención vial (resoluciones supremas del 30-3-1928 y 18-5-1928. Texto De Leyes Del Congreso Nacional. Pgs. 646-647)⁶², la que dicho sea de paso no representó un rubro importante para el Estado. Éstos no fueron tan importantes en el concepto de ingresos por redención al servicio de conscripción vial; los datos que presentamos a continuación así lo prueban:

⁶¹ Ibid.11-9-1925.

⁶² El manejo de los fondos por conscripción vial nos sugiere más bien que este rubro no tenía un sentido fiscal importante que el de cualquier otra contribución menor porque el mayor gasto, al menos en lo que a obras de carreteras se refiere y que se inscribía en el rubro de Fomento y Obras Públicas, provenía menos de esos ingresos tal como lo habían pronosticado sus mentores que de lo que posiblemente sería el mayor endeudamiento externo habido hasta entonces en la historia de la República (BONILLA, H.1980: 102).

CUADRO III
INGRESOS POR REDENCION DE LOS SERVICIOS DE CONSCRIPCION
VIAL.1921-1929.
(En Libras Peruanas: Lp)

AÑO	INGRESO POR REDENCION	% DE LOS INGRESOS FISCALES
1921	4454	0,05
1922	11057	0,15
1923	10468	0,13
1924	13176	0,13
1925	14673	0,15
1926	18436	0,10
1927	36183	0,14
1928	78368	0,34
1929	76738	0,46

FUENTE: MINISTERIO DE HACIENDA: Extractos Estadísticos del Perú de 1925 y 1929. Lima.1926 y 1930.Pags. 122-125 y 235-238 respectivamente. (1 Lp.=10 soles de plata)

Sin embargo no era todo en cuánto a materia de vialidad y la ley misma. El régimen mediante su más “excelso” representante quería ganar la aceptación y legitimidad de esta política y el medio en que se sustentaba (la conscripción vial), argumentando, le estaban resultando beneficiosos para la nación. Incluso decretó que todos los cinco de octubre seria denominado “Día del Camino”, de las “exposiciones viales” y de los discursos que levantasen la moral de la nación.⁶³

Era evidente que con el transcurrir de los años se iría haciendo manifiesto la impopularidad del regimen y con él uno de los pilares de su gobierno (la

⁶³ “En todo el Perú mi llamamiento al trabajo “camino”, “camino”, he encontrado eco semejante de Pedro El Ermitaño predicando las cruzadas. Si, conciudadanos: la campaña vial es la gran cruzada por el gran Perú del mañana. Quién no lo recuerda traiciona el esplendoroso porvenir de la patria. Prestar el contingente de sangre es una obligación ineludible, pero prestar el contingente vial equivale evitar que nuestra sangre corra en los campos de batalla.

“El día del Camino” uno de los días más hermosos del calendario de la Patria Nueva, siendo mi paternal homenaje al ejercito vial del Perú y les exhorta con la energía que enardece el santo amor de la Patria y la clara visión de su destino perseverar en la tarea de paz y progreso que estamos realizando y que la historia recogerá como país en ese orden”.
Discurso de A.B. Leguía por “El Día del Camino”: 5-10-1928.

política de vialidad). La ley de Conscripción Vial, base de esa política, y los escándalos financieros que se sucedían en torno a ella, resultaban cruciales en el descontento de una población que si no tenía para pagar la redención (como efectivamente fue) tenía entonces que trabajar (véase la segunda parte de este trabajo).

La disminución de la popularidad y el crecimiento de la oposición política resultaron con los años inversamente proporcionales al gobierno y a la propia ley 4113, sobre todo en el interior del país. El I Congreso Indígena de 1921 y los siguientes dos congresos (1922 y 1923) convocado por el Comité Central Pro-Derecho Indígena “Tahuantinsuyo” y por el mismo gobierno en ocasión del centenario de la Independencia, le pidió al presidente la derogatoria de la ley, por considerar que afectaba a los indígenas en sus derechos⁶⁴. Sin embargo, en 1929, el Gobierno convocó a los especialistas en materia técnica y legal de la ley, a la 1° Conferencia Técnica Nacional de Carreteras, para que evaluara los logros y defectos obtenidos tras nueve años de gestión. Los ingenieros debatieron ardorosamente la utilidad de la ley y los problemas sociales que estaba generando entre los conscriptos del interior del país.

C.-LA PRIMERA CONFERENCIA TECNICA NACIONAL DE CARRETERAS: CONCLUSIONES Y FINAL DE LA LEY 4113

El gobierno de Leguía había convocado para los días 8, 10 y 14 de octubre de 1929 la I Conferencia Técnica Nacional de Carreteras, dado el interés que existía para saber los avances conseguidos en materia de vialidad. Las reuniones se realizaron en el local de la Sociedad de Ingenieros del Perú. Los temas tocados en aquella oportunidad giraron sobre ocho problemas: Legislación Vial; Plan Nacional de Vialidad; Economía Vial; Proyecto de Carreteras; Construcción de Carreteras; Puentes y demás Obras de Artes; Conservación y Mejoramiento de Carreteras, preferentemente las de montañas; y, Tráfico y Temas Diversos.

⁶⁴ KAPSOLI, Wilfredo: *Ayllus del Sol. Anarquismo y utopía Andina*. Lima. 1984. Pp. 229-238. Al principio se pedía la derogatoria y/o reforma, en el III Congreso se optó por la derogación de la ley.

El énfasis de la Conferencia sin embargo se centró en el primer tema, es decir Legislación Vial, pues si bien es cierto que de los ciento noventa y ocho ponencias se presentaron alrededor de veinticinco que trataban sobre este problema, resultaba por lo demás evidente que por su importancia para la sociedad civil y el gobierno estas debían referirse las experiencias acumuladas hasta entonces por la aplicación de la ley.

En tal sentido los conferenciantes: ingenieros principalmente y asociados a las labores de las juntas viales, tales como autoridades militares y civiles de diferentes provincias, dieron una variedad de puntos de vistas; consensuales en algunos casos y dispares en otros. El principal tema de debate y al cuál se pudo llegar a un consenso mínimo por ejemplo fue el de la labor de las juntas viales.

La opinión general resultante es que estas Juntas Viales, especialmente en las provincias, eran un obstáculo para los ingenieros encargados de la ejecución de las obras, dados los intereses localistas que se anteponían a las de orden técnico y de beneficio nacional en conjunto. También criticaban la sujeción de los ingenieros a esas mismas autoridades locales, los que generalmente eran encabezados por los alcaldes; aparte criticaba que las constantes intromisiones de éstos se explayaban incluso en conspirar contra el ingeniero a cargo, para poder imponer sus voluntades en la ejecución de las obras⁶⁵ (Sobre este tema véase el siguiente capítulo).

Donde también se consiguió un consenso mínimo, fue la posibilidad de suprimir las exenciones del servicio que gozaban las minorías extranjeras y sectores urbanos profesionales tales como los estudiantes universitarios ⁶⁶. Esta última propuesta, sin embargo, estaba relacionado a otro hecho sugerido por quienes proponían que variar el esquema de “conscripción” a “contribución vial”, reforzaría el poder de recaudación monetaria por concepto de redención aun a costa de no cumplirse con el trabajo directo requerido; para eso, el pago en dinero en vez del trabajo efectivo, sería suficiente para suprimir las deficiencias de su aplicación puesto que poblaciones de ciudades no se someterían al trabajo

⁶⁵ Conferencia Técnico Nacional de Carreteras. Lima. 1929. De ahora en adelante CTNC. Tomo II: Manuel Gaviria: 57; F. Guzmán R.: 107-108.

⁶⁶ CTNC. T.II: Alfredo García: 92; J.C. Rivadeneyra: 44

obligatorio, estaría exigidos de pagar dinero en vez de evadir el trabajo y su redención. Esta propuesta en suma, marcaba los hechos reales que se sucedían en provincias que no carecían del dinero para pagar las redenciones tal como fue en Lima y Callao (50% redimidos, 30% exceptuados y 20% omisos), que hasta 1928 no habían sido llamadas a los servicios dada su condición de población "inexperta" en estos trabajos y que por complacencia del gobierno los conscriptos de las ciudades veían la posibilidad de no verse exigidos a cumplir con su trabajo efectivo lo que no quería decir que no pagasen⁶⁷.

Por otro lado la importancia del debate sobre la utilidad real de la ley, visto nuevamente en un aspecto contributivo, trataba sobre el papel de las redenciones diferenciadas que redundarían a favor del conscripto y del estado según la capacidad de ingresos de cada uno de ellos, teniendo en cuenta la diversidad de empleos y regiones existentes en el país. Esto sería un beneficio para el programa vial sin cambiar el esquema original de la ley basado en la conscripción⁶⁸. En el fondo esta propuesta coincidía con el esquema de cambiar radicalmente la ley de conscripción por contribuciones⁶⁹. Para otros más eclécticos, compartir la idea de una legislación que contemplara la realidad del país, era una salomónica solución: contribución para provincias y regiones costañas con capacidad de pago que podrían ser canalizadas por estampillas de correo; y conscripción vial, en regiones que no gozaban de esta posibilidad como las comunidades, o la aplicación de ambos tipos de legislación en el caso de la montaña. Así se apostaba por una legislación que contemplase la contribución y conscripción a la vez, la que haría caso de las grandes diferencias socio - económicas del país.⁷⁰

El tema de fondo sin embargo fue la utilidad real de la ley de conscripción vial para construir eficientemente las carreteras que se necesitaban. Los mayores desacuerdos se concentraron en la eficiencia de una mano de obra no calificada, irregular para el servicio y hasta resistente al cumplimiento de la ley. Efectivamente, muchas obras ejecutadas y por ejecutar requería más que un

⁶⁷CTNC. T.II: Alfredo Broggi: 217-218.También CTNC.T.I:93.

⁶⁸ CTNC. T.II: García: 89-90.

⁶⁹ CTNC. T.II: Rivadeneyra: Reglamento:45-46 y el citado Broggi: 222-223

⁷⁰ CTNC. T.II: B. Padilla: 247

contingente numeroso, un personal mas familiarizado y preparado en los trabajos viales. El orador J.C. Rivadeneyra, observaba que la dificultad de hacer trabajar al conscripto y la imposibilidad de hacer que ponga interés y voluntad en el trabajo para que sea eficiente, lo convencieron de que era preferible la contribución antes que la conscripción

“el conscripto vial no debiera prestar el servicio en forma material y material y que la ley debiera obligarle a la redención total. Tengo la seguridad de que cuando las carreteras se construyan, por administración o contrata con braceros asalariados; libre del “servicio vial” del obstáculo de las Juntas Viales y de la contribución en trabajo material del conscripto, se harán mejores caminos, mas caminos y se construirán rápidamente”⁷¹.

Había también quiénes discrepando de esta situación y expresándose de manera más favorable a ley, que la coerción y presión del conscripto por parte de la autoridad, era el modo más adecuado para su eficiencia en el cumplimiento de la misma. Al menos eso sugería el jefe de la sección de caminos Chancay - Acos, Max Bao Salazar:

“En nuestro medio, y especialmente en la sierra del Perú, es necesario usar todavía la energía y el trabajo para hacer concurrir al trabajo a los llamados por la ley; voluntariamente no se presentan nunca... Al hacerme cargo de esta carretera hace dos años, (decía Max Bao Salazar) recién iniciada, encontré obreros que apenas podían prestar un exiguo rendimiento, poco a poco, estimulándolos, haciéndoles ver el provecho que reportan a los pueblos las vías de comunicación, he conseguido sacar de dichos individuos los mas expertos trabajadores en todo lo que se refiere a la construcción de caminos”⁷²

Estas posiciones sobre la eficiencia de la ley bajo un régimen obligatorio de conscripción, eran sin embargo variables y matizadas según los muchos casos que se presentaban y que se ajustaban a la realidad de la zona de donde provenían. En Catacaos-Piura por ejemplo el Ing° Broggi argumentaba que hasta

⁷¹ CTNC. T.II: Rivadeneyra: 40.

⁷² Max Bao Salazar:186;189. Uno se pregunta si es que en este connotado personaje de la elite canteña primaba solo la razón y el estímulo para incentivar a los conscriptos al trabajo; y si bajo esas premisas, de las que evidentemente no se carecía la violencia como medio, se producían como consecuencia lógica accidentes como lo que sucedió en la carretera de Acos bajo precisamente su gestión, en la que una explosión mató a un conscripto y dejó varios heridos, se convertían así para algunos en los verdaderos recursos de la modernidad vial. Véase el Comercio del 25-1 y 3-2-1929 . Sobre la elite canteña y la ley vial véase el último capítulo de este trabajo.

antes de la ley vial, tanto comunidades como hacendados trabajaban bien en la manutención de sus propios caminos por mutuo acuerdo, hasta que llegó el dispositivo que normaba que por una junta vial, por lo demás arbitraria, se echó a perder la excelente colaboración anteriormente lograda entre ambas instituciones.⁷³

Sin embargo era ya 1929 y dadas las circunstancias en que se debatía una vez más la ley, especialmente si era más conveniente aplicar contribución antes que conscripción y viceversa, resultaba patente por primera vez en casi diez años de ejecución; cuáles eran las enormes diferencias que pesaban en el país y cuáles eran las dificultades de un dispositivo legal que aunque aclamada como positiva unánimemente, tenía efectos tan dispares y distintos como la realidad misma. La ley se enfrentaba con hábitos y costumbres que mostraban los rostros de una sociedad tan compleja y heterogénea y que a la sazón no podían ponerse fácilmente de acuerdo incluso sobre el monto de las redenciones que debía primar en las regiones.

Para algunos por ejemplo, resultaba imposible la aplicación de una redención tan baja porque se frustraba la finalidad misma de la ley ya que podía redimir a cualquier conscripto y evitar así la utilización plena de una fuerza laboral disponible en una provincia, sacándole por consiguiente la vuelta a la ley. Esta era una opinión proveniente sobretodo de las áreas rurales, donde los presidentes de las juntas lucraban con las redenciones y los ingenieros a cargo se quejaban porque afectaba en el número de conscriptos disponibles para el trabajo efectivo. En tanto que otros se quejaban del alto valor de redención que imposibilitaba el pago de los conscriptos, sobre todo entre los trabajadores urbanos y asalariados, que se veían perseguidos por la policía, interrumpiendo la producción de las industrias y comercios. Así el resultado de la aplicación de un dispositivo como la 4113 hizo observar nítidamente en esta Conferencia, la diversidad de consecuencias, realidades e intereses que se afectaron y que sirvió para hacer algunas recomendaciones al gobierno, pues era imposible pensar que se podía aplicar homogéneamente la ley sin afectar esa diversidad social. Las

⁷³ CTNC. T.II: Max Cerro:228

recomendaciones que estos hicieron en el rubro de “Legislación” vial contemplaron esas necesidades abarcando principalmente lo siguiente:

1°- Suprimir las Juntas Viales de la República por considerarlas un obstáculo al trabajo técnico de los ingenieros

2°- Crear la figura del Conductor de Autovías en su lugar (especie de Supervisor técnico)

3°- Que el jefe militar se encargase solo del empadronamiento vial y su control, puesto que tendía a entrometerse en las labores técnicas de los ingenieros.

4°- Aumentar los contingentes policiales en las regiones según la proporción numérica de los habitantes.

5°- Plantear las redenciones viales según la capacidad económica del contribuyente y reformar los artículos 5 y 6 de la ley vial (referidas precisamente a las contribuciones)

6°- Uniformizar los padrones de inscritos y de carreteras a trabajar (C.T.N.C. Tomo II: 16).

Finalmente la propuesta de recomendación general que esta Conferencia hizo extensiva al gobierno contempló la mayoría de estas recomendaciones, reafirmando las propuestas 1°, 2°, 3°, 5° (incluyendo además el art.3° sobre edades), 6° (uniformizando los carnets y el padrón vial); y aconsejando sustituir en Lima y Callao las juntas viales, la conscripción por contribución vial en dinero de manera proporcional a los ingresos en Lima, la redefinición de las funciones de las juntas viales en provincias, recomendar una Junta de Legislación Vial –con los profesionales más representativos de la sociedad- para preparar una Ley Nacional de Vialidad, crear una sección de propagandas que se adapte a las condiciones sicológicas de cada región y un porcentaje de contribución de la población local para le mantenimiento de sus caminos de herradura (CTNC: T.I..129-132)

De primera intención al gobierno al parecer no entendió muy bien este mensaje. Aquel año respondió a estos pedidos con una publicación del ministro de Fomento de entonces, Ernesto Diez Canseco (1929), llamado “La Red

Nacional de Carreteras” resaltando las obras realizadas y lo beneficioso que estaba resultando a la larga la ley para las provincias. Pero fue en julio de 1930, a raíz de la crisis económica mundial, que el flujo de préstamos, norteamericanos principalmente, que financiaban parte importante del presupuesto nacional, disminuyó e incluso obligaron a paralizar un empréstito, el segundo de los realizados, que financiaría una siguiente etapa en los planes de vialidad. Según Manuel Capuñay, estos ya ascendían a 107’616000 soles que se traducían en 17682 klms. de carreteras construidas o remozadas (CAPUÑAY, Manuel.1951:197). Éstos jamás llegarían para el regimen de A.B. Leguía.

La ley de conscripción vial sin embargo nunca fue suprimida o siquiera reformada durante este regimen. Resulta difícil explicar por qué siendo el propio cuerpo de ingenieros y especialistas en la materia los que lanzaron una serie de recomendaciones, no se intentó aquellas reformas que se pedían. Una posible respuesta indicaría la creciente oposición por parte sectores de la sociedad, que no toleraría mayores contribuciones e impuestos, mucho menos una mayor injerencia del Estado en los asuntos particulares de cada región, a menos que fuese para beneficiarlos directamente. Para entonces hacendados agro-exportadores y terratenientes tradicionales no veían con buenos ojos el hecho de gravar de modo diferencial a las regiones; pues mientras a la mano de obra contratada se podía proteger con bajas redenciones viales que muchas veces no se pagaron, estas reformas hubieran tendido a reconvertir a la ley en una nueva contribución que afectaba los costos de mantenimiento de sus trabajadores, en especial en haciendas, industrias y comercios, disminuyendo las rentabilidades de sus negocios que hasta entonces estaban siendo sobrecargados de impuestos. Para los industriales y trabajadores urbanos especialmente, una nueva contribución ahogaba las posibilidades de supervivencia en medio de una crisis económica que se iba acentuando y que bajo el contexto de una ley de conscripción vial se hacía más impopular. Al menos en Lima, Callao y ciudades importantes del interior del país el gobierno pudo evitar por la clientela que mantenía con sectores urbanos los costos de la ley o también por la propia inoperancia coercitiva de la policía.

La transformación de una ley de conscripción a contribución de manera ecléctica cambiaba también un esquema de contribución (en fuerza de trabajo o dinero) que no se haría omitible por cuestiones de “realidad” social. En todo caso se hacía más fácil cobrar contribuciones sobre asalariados que el perseguir a una población por la policía dado la sofisticación del sistema de contribuciones que en este periodo se estaba logrando (DRAKE, P. 1987(9): 7-9).

En ese contexto la formula valida para el mantenimiento del programa de construcción vial era la ley 4113. Con ella no se afectaba demasiado los intereses del sector capitalista moderno tanto de los empresarios agro - exportadores, industriales, empleados y trabajadores asalariados y artesanos, éstos ultimos favorecidos al principio del régimen pero afectados como el caso de Lima recién hacia 1928. Tampoco afectaba significativamente los intereses de los gamonales y terratenientes serranos tradicionales que contaban con mecanismos que preservaban sus intereses frente a los consejos viales presididos por ellos o sus allegados. El peso que recaía en ese sentido en la masa campesina rural era obviamente la base de la ley; solo que aún ese peso se hallaba condicionado hasta cierto punto a las necesidades e intereses de quiénes estaban comprometidos con los de los gamonales, éstos últimos no se sometían fácilmente a la directiva de los ingenieros y obstaculizaban en demasía los propósitos de los técnicos del estado. Las propias autoridades campesinas (que participaban en los consejos viales distritales, podían disputar en muchos casos, con o sin el apoyo de los consejos viales provinciales a cargo de los gamonales o sus allegados o incluso con la oposición de esta última, la dirección que debían tomar las obras viales o el criterio con el cuál debían hacerse, ya que podían ellos acceder a la mano de obra campesina directa organizándolos según sus tradicionales formas de trabajo. La impotencia de los ingenieros en ese sentido, desconectados en gran parte de la realidad rural campesina y sus relaciones locales de poder, tanto para imponer los criterios técnicos de la ley como para la construcción misma de los caminos y la movilización de los contingentes hacia los objetivos trazados, eran en la realidad obstáculos insuperables.

El régimen leguista al final de cuentas no propuso los cambios que necesitaba la ley y si llegó a tomar en cuenta las recomendaciones de este cuerpo, se lo planteó muy tardíamente. El principal de ellos era fortificar el control del gobierno sobre su territorio mediante la ley reformada y un cuerpo burocrático especializado en los asuntos de vialidad que le garantizase su efectivo cumplimiento. La ley entonces era muy pobre donde funcionaba y donde no funcionaba era porque las excepciones de privilegios a grupos sociales se preservaban gracias al interés (¿o temor?) del gobierno para no perder su apoyo. En otras circunstancias apoyar las propuestas del cuerpo de ingenieros implicaba dos posibilidades: diferenciar las contribuciones en dinero de los sectores modernos, preservando la conscripción donde no hubiese esa capacidad de pago en moneda, profundizando con ello las desigualdades sociales y económicas en algunos casos. La otra posibilidad era impulsar una transformación previa del sector campesino semi - monetizado, llevándolo hacia su monetización total, lo que hubiese implicado un cambio radical en las relaciones productivas y de propiedad tal como propusieran Juan Copello y Luis Petriconi en 1876. Hubiera significado esto último perder también el sentido mismo de la ley de conscripción vial y la política con la cuál se regía, es decir la contribución ciudadana obligatoria de su fuerza de trabajo dada la escasez de dinero para solventarlos. Esta posibilidad sin embargo no estaba a la vista de los propios ingenieros que seguían pensando que los caminos por si mismos impulsarían el desarrollo mercantil y monetario del sector rural.

Entonces fue que solo a raíz del golpe de Estado que el comandante Luis Sánchez Cerro encabezara desde Arequipa contra el régimen, que la abrupta

suspensión de la ley 4113 o de Conscripción Vial, se hizo realidad con la complacencia de todos los sectores de la sociedad, por que al fin y al cabo era una contribución menos (en realidad la menos grata de todas). Esta situación dejó aplazada la cuestión de la política vial que se debía seguir y las reformas que se contemplaron entre los técnicos en aquellas jornadas de 1929.

El regimen de facto para facilitar entonces la comprensión y legitimación de los motivos que inicialmente movilizaron al golpe de Estado del 22-8-1930, – según dice contra la tiranía y la corrupción que imperó en el gobierno anterior- no encontró mejor idea que abolir la ley de Conscripción Vial encajonándola con los mismos principios que movilizaron al golpe de estado y que posteriormente se proclamó de modo oficial el 30 de agosto de ese mismo año⁷⁴.

Así se cerraba el ciclo de debates que se inició a principios de siglo XX en torno al papel de las carreteras en el desarrollo de la nación y el papel que el campesinado indígena tenía para resolverlos con su “efectiva contribución”. En las décadas siguientes las experiencias entre la sociedad civil, el campesinado indígena y el Estado tomarían nuevos rumbos en pos de su incorporación al resto de la nación peruana en términos de igualdad, aunque ya no en el marco de la política vial.

⁷⁴ El Peruano. 4-9-1930.

“Que es necesario en los actuales momentos de resurgimiento nacional realizar los principios que han sido proclamados en el manifiesto del 22 de agosto; y teniendo en cuenta que al amparo de la ley de conscripción vial, se ha venido cometiendo abusos y atropellos contra las libertades individuales, a lo que es urgente poner fin inmediato.

Decreta:

1°-Derogarse en todas sus partes la ley N°4113, expedido con fecha 11 de mayo de 1920, denominada ley de conscripción vial.

2°En la fecha todos los ingenieros o encargados de la dirección y administración de las obras de construcción de caminos, deberán proceder a efectuar la entrega inmediata, bajo inventario valorizado, a las respectivas autoridades políticas, de todas las herramientas, materiales, explosivos, vehículos, maquinaria, etc., etc. Que sean de propiedad del estado, remitiéndose un ejemplar de este inventario a la dirección de vías de comunicación.

3°- Derogense todas las leyes y disposiciones sobre la materia que se opongan al cumplimiento del presente decreto. Dado en la Casa de gobierno.

Lima, 31 de agosto de 1930.

Capítulo 5º- LA APLICACIÓN DE UNA LEY

Una muestra de la aplicación funcionamiento de una ley como la 4113 dentro de un contexto general que nos ayude a contextualarla, antes de entrar a detallar la historia regional de su existencia, nos ayudará a comprender la posición de la misma en el conjunto de necesidades e intenciones políticas y sociales que tramaban su vigencia valedera en las provincias con las necesidades de una política vial nacional.

En principio hay que enfatizar el aspecto político que la circunscribió y esto pertenece al período del “Oncenio” o “La Patria Nueva”, puesto que uno de sus pilares de legitimación que lo sostenían se basaba en la aplicación de una efectiva política de vialidad la cuál se sostenía a su vez en la ley de conscripción vial. Sin esta premisa de orden político no podríamos comprenderla en su historia oficial.

A.- ENTRE LA POLÍTICA Y LA LEY VIAL: EL PROBLEMA DE LOS OBJETIVOS Y LOS MEDIOS

En un artículo del diario La Prensa de 1918, el columnista enfatizaba la necesidad de impulsar el progreso del país mediante una paulatina independización de los mercados internacionales del cuál el país era tributario y aprovechar mejor las materias primas del territorio y la industria nacional; sin embargo, consideraba que era primordial, repitiendo el discurso en boga, que tanto las vías de comunicación y la política de vialidad debían ser los ejes

fundamentales del desarrollo, para lograrlo debían unirse los esfuerzos del Estado, las instituciones locales y particulares para impulsar la construcción de los caminos. En ese contexto la sociedad debía confiar en la capacidad de las Juntas Departamentales, los municipios y los pueblos representados en sus propietarios rústicos, para obtener el "desarrollo vial" que tanto se anhelaba (La Prensa. 13-7-1918). El modelo de participación que se perfilaba coincidía así con el modelo reformado de organización de la ley de conscripción vial, recomendado por los legisladores y los especialistas de los ministerios de Fomento y Gobierno.

Hacia 1921, la Sociedad de Ingenieros cuestionaba sin embargo la ausencia de objetivos claros a donde dirigir la construcción de los caminos, porque hasta entonces no se había diseñado un programa coherente de vialidad con las exigencias de un desarrollo interior⁷⁵. Las críticas no eran para menos puesto que la ley 4113 estaba ya en vigencia desde ese año y resultaba un instrumento fundamental para los fines de una política de vialidad nacional, que no se estaba manejando con un marco claro de objetivos.

Los antecedentes hasta entonces indicaban que lo hecho en materia de vialidad, especialmente ferrocarriles, no habían resultado satisfactoriamente provechosos con una política vial entonces tampoco coherente con un desarrollo interno del país (COPELLO, J. Y PETRICONNI, L. 1876: capítulos 8 y 43). Sus propias limitaciones aparecían a la vista de los grandes enclaves extranjeros. Por otro lado, la situación anterior en la construcción de caminos había apelado a mano de obra asalariada, migrante, con baja tecnología e incluso coerción y colaboración gratuita de trabajadores dirigidos a enlazar las ciudades interandinas con la costa y la montaña en la gran mayoría de los casos (CAPELO, J. 1898: 25; DAVALOS, P. 1902: 45), mientras que en otros se trataba de enlazar a las poblaciones con ciudades y ejes de producción. El refuerzo de estos mecanismos de trabajo en carreteras bajo una ley de carácter nacional planteaba nuevas posibilidades de expansión vial que hasta la década de 1920 había construido sin esa ley 4000 kms. de caminos automovilísticos, aunque de

⁷⁵ El Comercio: "Plan General de Caminos Nacionales". 10-1-1921.

ellas solo 400 klms merecían llamarse así (GERBI, A. 1944: Basados en Dunn:71) (Véase Mapa 1 y anexo XII).

Hasta 1925 había dos vías hacia la selva: Lima a Iquitos por la vía Pichis-Chanchamayo del centro del país y por el norte vía Chilete-Balsa Puerto-Yurimaguas que implicaba viajar en ferrocarril, auto, mula, balsa y lancha fluvial en quince peligrosos días. Otras rutas importantes construidas para automóviles pero no menos peligrosas lo constituían el camino entre la Oroya y la Merced, de 123 klms y con una fuerte gradiente de 9% de inclinación, demasiado angosto para el paso de los vehículos. En la zona sur existía para ir a la mina de oro de Santo Domingo desde Tirapata a Huancarani alrededor de 167 klms. de extensión; mientras que en Arequipa el viaje en camión de Sumbay a Caylloma se extendía en 140 klms. Otro tanto se podía decir de las ciudades importantes del interior y de Lima. Esta última contaba con alrededor de 25 km de caminos macadamizados (pavimento formado con grava y asfalto o alquitrán y extendido con rodillos), estando además dispuesta ya la carretera Lima-Miraflores, mientras que la de Lima a Callao estaba aún en construcción. Entre Nazca y Lima también se podía viajar por una carretera casi natural solo que existía el peligro de quedarse parado entre Pisco e Ica dada la mala calidad del mismo. El camino en el norte chico entre Lima, Huacho y Barranca ofrecían similares riesgos, pero la naturaleza ofrecía también chances para viajar entre Salaverry, Trujillo y Pacasmayo en horas de marea baja, al filo de la orilla del mar; mientras más al norte Ferreñafe-Chiclayo y Talara-Sullana éstas se conectaban sin muchas dificultades.

Estos eran caminos construidos con la colaboración estatal, privada y comunal; pero lo preocupante entonces era que los caminos de los principales centros de producción no se hallaban en condiciones de soportar un tráfico simultaneo con las migraciones de mano de obra y del comercio activo o al cuál se querían seguir impulsando. Era el caso de los caminos entre Trujillo y las minas de Quiruvilca, igual entre Chilete y Cajamarca y las oficinas de la Cerro de Pasco Cooper Corporation en la misma ciudad y la Oroya. En la sierra los

caminos eran en su totalidad de herraduras (BRICEÑO. 1921). En la selva éstos literalmente no existían.

La política de vialidad a diseñar se enfrentaba entonces a la enorme tarea de impulsar no solo la construcción de caminos ya existentes y que estaban por potenciar, sino en convertirlos en “ejes” de modernidad construyendo otros. Aunque este problema no aparece muy claramente en las fuentes oficiales, todo parecía indicar que más bien había disconformidad sobre el modo de llevarlos a cabo por la falta de previsión y de una planificación exhaustiva, haciendo creer efectivamente de que no había una apropiada política de vialidad. En 1936, el ingeniero Dante Castagnola, un opositor del caído régimen, escribía sobre esta etapa de la vialidad

“Los caminos no obedecían al construirlos a ningún plan vial realizada por técnicos. Bastaba una regla y un lápiz para unir del modo mas descabellado los puntos del mapa....Por cuánto que cada una de esas obras servía para hacer un gran reclame y seguir adormeciendo al pueblo con la morfina de las palabras”⁷⁶

Lo cierto es que las morfina de las palabras, por más demagogo que fuese el “Coloso del Pacífico”(Leguía), se sostuvieron finalmente por lo que parecía un planteamiento básico de vialidad: 2 carreteras longitudinales atravesarían el territorio peruano siguiendo su propia configuración geográfica. La orilla costera consistente en 3266,7 klms de los cuáles en 1930 estaban listos 3088,7 klms. y la cordillera andina consistente en 3508, 7 klms de carretera de las cuáles en esa misma fecha 1900,5 klms estaban ya en tráfico y 1608 klms estaban construyéndose (PORTARO. E. 1930:7; 14. Véase Anexo XIII).

El resto de los caminos interiores se construirían en función de esas dos vías longitudinales, los caminos de penetración partirían desde los puertos y las principales ciudades de la costa, las que travesarían los andes para llegar a las principales ciudades y centros de producción serranas para proseguir hasta los ríos de la amazonía peruana para acceder a los ricos recursos que exportarían e industrializarían al país. En 1930 quedó el siguiente balance de lo realizado en caminos:

⁷⁶ CASTAGNOLA, Dante: Caminos. El Progreso Nacional. Lima. 1936.Pg. 21.

-8700 klms de caminos sobre suelo natural, parcialmente arreglados o caminos de tierra mejorados

-7500 klms de caminos enripados (rellenados o caminos parchados)

-1800 klms de caminos macadamizados

- 86 klms de caminos de concreto con o sin hoya de asfalto en Lima y Callao (GERBI, A.: 71)

Entonces el Inspector General de Caminos de la Dirección de Vías de Comunicación del Ministerio de Fomento, Edgardo Portaro, demostró en una publicación oficial que lo avanzado hasta entonces se realizaba con los esfuerzos mancomunados de la población, las instituciones privadas y del Estado (PORTARO. 1930) (Véase mapa 2). Aquí presentamos un apretado resumen de lo realizado por departamentos según Extracto Estadístico de 1931:

CUADRO IV

RED DE CARRETERAS CONSTRUIDAS POR DEPARTAMENTO

(Hasta el año de 1929)

DEPARTAMENTO	TOTAL PROYECTADO	CONSTRUIDO	POR CONSTRUIR
AREQUIPA	3005	1468	1537
ANCASH	2668	1254	1514
AYACUCHO	2124	590	1534
APURIMAC	1111	176	935
CUZCO	2480	854	1626
CAJAMARCA	2584	758	1826
HUANUCO	300	1174	1474
HUANCAVELICA	880	328	552
ICA	1175	910	265
JUNIN	2948	1589	1359
LIMA	3787	2471	1316
LA LIBERTAD	2542	1445	1097
MOQUEGUA	556	211	445
PUNO	3251	2172	1424
PIURA	3035	2235	800
TUMBES	345	345	...
SAN MARTIN	34	271	305
TACNA	601	365	236
AMAZONAS	304	26	278
LAMBAYEQUE	1462	1314	148
LORETO	665	143	522
MADRE DE DIOS	718	402	316
TOTAL	38655	19465	19190

FUENTE: Extracto Estadístico del Perú 1929-1930. Lima. 1931. Dirección General de Estadística. Ministerio de Hacienda y Comercio. Pg. 263.

Este primer esbozo esquemático de plan vial desarrollado *ipso facto*, no satisfacía a todos y en la Conferencia Técnica Nacional de Carreteras los ingenieros se preocuparon de exhortar al gobierno, tras un intenso debate, de que se elaborase un Plan Nacional de Vialidad a cargo de las oficinas técnicas dependiente de la Dirección de Vías de Comunicación dejando a un lado a la Dirección de Obras Públicas encargada de su ejecución (CTNC. T. I.: Ing° Luis Llosa 74-75, 77,90). Para aquel entonces aquella conferencia propuso incorporar como bases de un posible Plan de Vialidad Nacional las siguientes recomendaciones:

1°- Formar un Plan Ferroviario Nacional, con una constante evaluación de las zonas de influencia y del crecimiento del tráfico que lo hagan imprescindibles entre los caminos ya existentes.

2°- Tener en cuenta para el plan de vialidad los datos geológicos, topográficos e industriales, comerciales, de tráfico y los que se estén ya formando.

3°- Dar preferencia a las obras ferroviarias estatales por sobre los caminos, a menos que éstos últimos aumentasen su importancia con relación a los anteriores.

4°- Promulgar una ley de caminos para su autofinanciación en orden de prioridad; tomando para eso en cuenta las redenciones del servicio vial por región y fijar un porcentaje preferencial por región o categoría del camino.

5° Formar un censo que señale con precisión las corrientes de tránsito

6°- A tiempo de revisar periódicamente el programa de caminos del Plan Vial Nacional a constituir se contemple la adaptación de las oficinas técnicas a ese plan.

7°- Crear un organismo o Consejo Nacional de Vías de Comunicación conformado por personal del Ministerio de Fomento.

8°- Que los estudios de ferrocarriles se hagan en armonía con el Plan Vial.

9°.- Formar un censo de tránsito y transportes de vías fluviales para considerarlos dentro del Plan Vial Nacional primario

10°- Recomendar sistemas modernos de navegación o deslizamiento de vías fluviales.

11°- Establecer campos de aterrizaje según Plan Vial.

12°- Mejorar los accesos a los caminos de herradura; y

13°- Adoptar la nomenclatura de caminos: nacionales, secundarios, vecinales o radiales y locales (CTNC. T.I: 134-136)

La posición de los ingenieros en ese sentido era estrictamente técnico y profesional como cualquier programa de Estado lo hubiera exigido desde un principio pero no se llegaría a imponer con este gobierno sino con los que vendrían luego. Mientras tanto la construcción de caminos dependería de los parámetros administrativos dados bajo la ley de Conscripción Vial; es decir las Juntas Viales provinciales y el cuerpo de ingenieros, éstos últimos supervisarían la parte técnica de las obras. Sería erróneo sin embargo pensar que la construcción de caminos dependía solamente de la ley de conscripción vial y sus mecanismos de administración implementados en su reglamento. En parte porque también se valían de la cooperación privada particular, de los impuestos especiales que se grababan para los caminos (como el celebre impuesto a la coca vigente solo en el sur andino desde fines del siglo pasado), los subsidios pecuniarios a los caminos y el uso de los contratistas (DIEZ CANSECO, E. 1929:10). Además se empleaba al ejército para obras viales de la montaña (CONSCRIPCION VIAL. Ley y Reglamento.1926 Cap. VII). Pero fue la capacidad de financiación del programa vial (sin hablar necesariamente de política vial), dependiente de la Dirección de Vías de Comunicación que a su vez dependía del Ministerio de Fomento, que canalizó ingentes cantidades de dinero que dos décadas antes hubiera sido inimaginable.

No faltó sin embargo quiénes decían, como el creador de la propia ley de Conscripción Vial, que la necesidad de mantener la “Política Vial” seguida hasta ese entonces sumergida en los estatutos de la ley 4113, era el único modo de proseguir con la construcción de las carreteras dada la permanente escasez de

dinero. Las alternativas que se presentaban en ese sentido para sustituirla como era el caso de “Contribución por Conscripción” sólo tenía sentido dentro de una ley que establecería el Plan de Vialidad y los mecanismos de obtención de ingresos propios sin intervención presupuestaria estatal para financiarlos así como del organismo técnico organizado e independiente de toda injerencia política para ejecutarla. Hasta que eso sucediese era necesario mantener la ley de conscripción vial, con todos los defectos que había descubierto esa Conferencia(CTNC. T.II: OYAGUE, C.:242).

B.- LA FINANCIACION DEL PROGRAMA VIAL

Las enormes inversiones desplegadas por el gobierno leguista, entre 1920 y 1930, para implementar su ambicioso programa vial aparentemente confirmó la creencia de que el ahorro neto conseguido por la promulgación de una ley vial sustentada en 5 millones de soles por el uso de 28 mil trabajadores diarios se lograría con esa formula. De hecho sus cálculos entre lo que proyectaban como costo de extensión de una red vial en función del valor de un jornal diario de trabajo que se estimaba dentro de la ley como redención (valido entre 0,5 y 1 sol de plata) y que se suponía invariable en el tiempo y el lugar, pronosticaban que la construcción de caminos resultaba apreciable tanto por su extensión que se había multiplicado de cuatro a cinco veces de la existente en la década del veinte, aunque no siempre se vislumbró este éxito aparente por su calidad (CASTAGNOLA, D. 1936: 21).

Al respecto resulta importante anotar que las obras de infraestructura que estuvieron disponibles desde un presupuesto público que impulsó el gasto a través del Ministerio de Fomento, alcanzaban entonces a cubrir entre el 11 y el 14% de un presupuesto que crecía en tamaño de dos a cuatro veces entre 1913 y 1930 (BASADRE, J.1972: Tomos XII Y XIII). En términos claros para construir carreteras hubo que gastar fuertemente, los cuáles en los cálculos más optimistas se traducían el costo de inversión en 107'616000 soles, de los cuáles decían que

treinta y cinco millones se debía a la inversión directa del Estado (7 veces lo proyectado como ahorro y que fue gasto efectivo en 9 años) y los sesenta y siete millones restantes aportado como redenciones viales y al trabajo directo de vialistas valorizado en un jornal diario(CTNC. T.I: PORTARO, E.: 98; CAPUÑAY, M. 1951: 197 y Anexo XIV. Este autor asigna la inversión total en obras públicas de 373'314913 soles).Lo que efectivamente tendería a demostrar que en casi diez años de aplicación de la ley hubo un ahorro neto de alrededor de 7 millones de soles al año para el Estado.

Estas cifras de inversión vial resultan obscuras y hasta poco creíbles dado que las propias cifras oficiales del presupuesto entre 1920 y 1930 ascendían a 1,113'208610 soles en ingresos totales, siendo los ingreso por concepto de redención vial entre 1921 y 1929, de 263553 soles (Véase el cuadro III del capítulo 4 de este trabajo lo que representaba en términos porcentuales del presupuesto) lo que representaría el 0.38% del supuesto ahorro neto por exoneración del trabajo vial y que en las deficientes condiciones de empadronamiento, recaudación y altos porcentajes de evasión (aparte de no contarse con una estadística de población confiable) además de la corrupción de las autoridades locales, nos acercaría mas a la cruda realidad de una cifra pequeña que a los supuesto análisis de costos- beneficios ahorrados por la ley.⁷⁷

Aún así las cifras son significativas y tiene implicancias que si bien no vamos a desarrollarlas dadas las escasas referencias de sustentación de las obras realizadas, hay que explicarlas en cuánto a la perspectiva del trabajo, valorizado como jornal monetario, en el área rural campesino especialmente.

El hecho de que los jefes técnicos encargados de la administración criticaran siempre con supuestas cifras, el desperdicio que en principio significaba la insuficiencia de la recaudación por omisión de los conscriptos tanto en Lima como en provincias y equipararlas como perdidas directas del fisco, indicaría que la población conscripta, campesina y urbana, evadía

⁷⁷Lo que sería importante verificarlos como tema aparte en un capítulo dedicado a la corrupción puesto que el entorno presidencial conformó un a empresa contratista llamada The National Road Company en la que figuraban: Juan Leguía, Presidente; Guillermo Leguía, Director; Luis de Los Heros, Alfredo Mendiola y Enrique Swayne, acólitos incondicionales del presidente de turno.(REAÑO, J.1928:383)

continuamente el servicio. En Lima y Callao por ejemplo existían en 1926 inscritas deficientemente – por duplicaciones y omisiones – algo más de 129000 personas, de las cuáles 93800 eran de clase B, 21400 de clase A y 13800 a C. En 1928, año en que se aplicó la ley a estas provincias, se contaba que solo 80000 personas habían cumplido la ley, pues de ella solo habían trabajado 3000 inscritos o el 2% del total de vialistas, 49000 se habían redimido y ese año además, se habían exceptuado de inscripción 33000 más. La recaudación por redención apenas ascendían a 292742 soles que sumados a los 33000 soles ascendían a 622742 soles; ¿que había pasado con los 49000 restantes? (CTNC. II: BROGGI: 217). Si en Lima esta era la situación en cuánto a recaudación en provincias debió ser peor dado que en aquel año apenas se registró en el presupuesto de la República 783680 soles de ingreso por redención vial. Pero existía además entre estos funcionarios la creencia de que tal contribución como redención monetaria era parte de un factor de producción inactivo que al entrar como trabajo invertido por un campesino indígena en una carretera podía fácilmente ser reconvertido en su equivalente monetario.

Las causas que muchas veces esos funcionarios alegaban que en la corrupción tanto de las juntas viales que se prestaban a ella pura y gratuitamente con los conscriptos (CTNC. T.II. GAVIRIA, M.:57), como de las propias empresas contratistas que se empleaban por sobre valorar esas obras ejecutadas (SILGADO.1936), expresaban la carencia de fundamento para medir lo que realmente se invertía en esas obras y cuál era la capacidad real de ingresos que los campesinos podían obtener especialmente para su consumo. Es a partir de esa creencia sobre los ingresos de un conscripto rural que hacer cálculos tan optimistas en torno a lo que podía recibir el fisco a partir de un jornal, fuesen al otro extremo de calificar como corrupción en el manejo de las cifras la evasión del conscripto como la recaudación de las Juntas Viales.

Efectivamente, el cálculo ficticio que hacían de una inversión de trabajo campesino fuera de un mercado de trabajo, inducía que a su vez a una errada y quizás interesada percepción de que la ley vial resultaba exitosa por si misma (por la que se legitimaba como la “sabia” utilización de un recurso humano

desperdiciado hasta entonces y sin ningún provecho para el país y aplicada ahora en la construcción de carreteras), demostrando que los supuestos en que se basaban esos cálculos y cifras de ahorro aparecieran como correctos y beneficiosos por sí mismos.

En este sentido quedaba claro también el supuesto unidimensional de los análisis académicos con que se interpretaba al mundo indígena - campesino, que creían que la capacidad que éstos tenían para suplir con su trabajo -un factor productivo que ocupa una posición con relaciones sociales muy distintas dentro de la escala de valores de una economía natural o seminatural- la contribución monetaria que eventualmente no podían pagar en principio sino solo con trabajo en construir una carretera, satisfacía equitativa y plenamente entre los campesinos su cuota de responsabilidad no sólo por la carretera misma si no también por el pago de la redención vial. Es decir traducían fácilmente que la supuesta capacidad directa de inversión en trabajo campesino al ahorro de capital del país en su conjunto, no importando si había un sector capitalista y otro que no lo era, saltasen la justa equivalencia de valores de inversión de trabajo (que en el sector tradicional se valora muy distinto) igual ahorro monetario (en el sector capitalista que tiene otro valor al tradicional). Así estos tecnócratas no contaban que para ese mismo campesinado la prioridad de una carretera u obra de infraestructura análoga pudiera ser de diferente valor y prioridad en sus necesidades socialmente establecidas que de los sectores urbano modernos.

La obligación que por tanto tenían los conscriptos al menos en el área rural por construir caminos bajo una ley si bien podían algunas veces coincidir con las necesidades y hasta aspiraciones de la nación (representado por el sector moderno), en otras no siempre resultaba así, y sucedía esto porque las condiciones en que sus propias economías internas les permitían hacer tales elecciones y del cuál cuando se proponían a hacer esas obras de infraestructura, podía sobrepasar de hecho en términos comparativos cualquier esfuerzo medido monetariamente o asimilado a un jornal establecido en un mercado de trabajo.⁷⁸

⁷⁸ Esto se ve claro en los estudios sobre economía campesina y sus relaciones con el mercado, pues no solo se invierte trabajo allí sino toda una complicada organización de relaciones

Esto explica por qué las resistencias al servicio vial o a los pagos por redenciones estaban determinados por un factor de decisión entre los campesinos, principalmente a la hora de cumplir con la ley. Para el caso de Catacaos en Piura, contada por Max Cerro, es el más ilustrativo al respecto, pues de un tradicional consenso tanto para comuneros como para hacendados en mantener sus vías de comunicación al pasar a la obligación regular establecida por ley, terminó ésta última trastocando los esquemas de trabajos e intereses que habían movilizad o a la población en el mantenimiento de aquellas vías; de allí que éste pidiera la supresión de la ley. (CNTC. T.II: MAX CERRO:214). Pero los ingenieros lo veían de modo distinto, no veían más que ociosidad y hasta anti - patriotismo de parte del campesinado; de allí que plantearan la imposición en algunos casos de redenciones más altas al valor de un jornal, para no dar a los indígenas la oportunidad de redimirse en función de sus intereses y decisiones, sino en función de los propios objetivos de la ley y el Estado. Prospero Ferreyros anotaba por eso por qué provincias como Ayacucho, Huancavelica, Huánuco, y la Libertad, lugares de alta concentración campesina inmersos en una economía natural mostraban un bajo rendimiento en los trabajos, no sucediendo así con algunas zonas de Junín como Tarma, Jauja, Huancayo, Oroya y cerca de Huánuco, llegando inclusive a obtener el doble de resultados sobre los posibles beneficios de la ley. El trabajo traducido en rendimiento monetario, cuál era su principal preocupación y no el comprender las causas del rendimiento del mismo, lo inducían a pensar que la plena utilización de la fuerza de trabajo en zonas de Ayacucho con conscriptos otorgados por la provincia de Fajardo, en un promedio de 5000 conscriptos anuales podría dar hasta 54000 tareas al año, siempre y cuando se infringiera el art.7 de la ley, y que junto a los vialistas de Huamanga y Cangallo darían un promedio de 132000 tareas en tres años y ocho meses para construir la carretera entre las tres capitales de estas provincias que constaban de 88 klms (BRICEÑO, S. 1921:62). Este sistema así propuesto generaría entonces un costo administrativo, junto con empleados contratados, de

familiares e institucionales comunales campesinas que no tienen punto de comparación con la sofisticadas economías monetarizadas. (MOSSBRUCKER, H.1990; GOLTE Y DE LA CADENA. 1982).

76433 soles, ahorrándose 33563 soles por tales movilizaciones al costo adicional de una infracción legal que prohibía los traslados masivos de los campesinos a provincias ajenas a las suyas. Los rendimientos en ese sentido los calculaba en función de una posible sub- utilización de la mano de obra de 60%, perdiéndose un 40% en las complejidades propias de la movilización que implicaba construir 72 klms solo entre Cangallo y Huancapi, capital de Fajardo.

Lo real es que no siempre sucedió así puesto que hubo resistencia y rebelión campesina en algunos casos u obstaculización y burdas manipulaciones de quiénes también estaban implicados en esas relaciones económicas con el campesinado y en las consecuencias de la aplicación de la ley, es decir, las juntas Viales provinciales tenían inmersos intereses dentro de las economías naturales de esas poblaciones(Véase los capítulos 7 y 8 de esta monografía en los casos de las provincias de Huamanga y Canta).

“Es de presumir fundamentalmente que en muchos lugares del centro del Perú, los vialistas conservan en su espíritu gran temor derivado del abuso de las incorrecciones, establecida por la intolerancia de las autoridades y es debido a ese sentimiento adverso...”⁷⁹

De allí resultó también que la Conferencia Técnica Nacional de Carreteras llamaba la atención de resolver efectivamente el problema de la financiación porque resultaba, a pesar de que las cifras mostradas resultaban sorprendentes, poco satisfactorias. No perdían pues de vista que las dificultades en la recaudación de las redenciones se hallaba limitada justamente por la propia ley vial, dada la realidad de las economías profundamente diferenciadas en el país y la actuación de las juntas viales en función más de sus propios intereses que del país en conjunto. La primera recomendación que hicieron extensivo al gobierno apuntaba a resolver precisamente el problema de la “contribución” en lugar de la “conscripción”, cosa que cambiaba radicalmente el contenido del programa vial vigente. A la sazón estas recomendaciones, contenidos en el temario III del evento llamado “Economía Vial”, tendía a uniformizar estrictamente a recaudaciones monetarias, por medio de la “Contribución Vial”, eximiendo todo tipo de conscripción laboral, excepto en las

⁷⁹ CTNC.T.II. FERREYROS, P: 71

zonas donde las economías fuesen naturales; y agregando impuestos a las importaciones de vehículos e insumos para ellos además de los impuestos a las placas de rodaje, entre otras medidas de corte administrativo que les procurasen los fondos necesarios, recomendando su manejo fuera del presupuesto general por cuerpos independientes del ministerio de Fomento (CTNC.T.I: 139-140).

C.-EL APOYO LOCAL Y LA BASE DE LA LEY 4113

Construir caminos aplicando la ley 4113 sin embargo no dependía solo de la cantidad de dinero gastado; la “voluntad” de los pueblos era también importante para el cumplimiento de la misma, pero también para sentir que estaban trabajando por sus propios intereses. Esta voluntad sin duda se manifestaba en las intenciones de las propias autoridades locales en quienes en buena medida descansaba la estructura organizativa del dispositivo legal. En ese sentido la voluntad política de las elites capitalinas necesitaba contar con el respaldo de estas autoridades locales.

Los viajes del ministro de Fomento Ernesto Souza por el interior del país (sur y centro) entre 1926 y 1927 confirmaron esta vocación de las poblaciones para trabajar por sus distritos, provincias y regiones.

“De los distritos vecinos habían acudido también comisiones a Pampachiri (distrito de la provincia de Puquio en Ayacucho), con el objeto de invitar al ministro a pasar por esos pueblos en su viaje hacia Puquio. Así en la tarde del 5 del julio, la sala de recibo del Sr. Sousa semejava un congreso.

*El ministro con espíritu democrático, ingénito en este experimentado hombre público, invitó a conversar con él, sin protocolos y etiquetas, a las comisiones de los situados a lo largo del trayecto Pampachiri a Puquio. El ministro por supuesto deseaba la ruta mas corta y favorable. Interrogados los presidentes de esas comisiones con parsimonismo muy lógico y muy humano defendían con calor la ruta que pasara por sus respectivos pueblos. Después de prolongada discusión, se comprendió que había dos rutas, igualmente largas e igualmente difíciles ambas,..., cuyas comisiones lucharon, denodadamente por conseguir la visita del ministro. Y como hubiera iguales circunstancias y no deseo de pasar por alto tal o cuál lugar, el ministro optó por que **la suerte** (el subrayado es mío) decidiera porque lugar debería hacer el viaje; y como en los tiempos del colegio, anudó una punta de un pañuelo, anunciado que*

sería favorecido el pueblo aquel cuyo delegado acogiera el nudo. Y salió favorecido Cabana. Y por allí marchó la comitiva”⁸⁰.

Este fragmento del viaje del ministro efectivamente muestra que la voluntad de los pueblos se expresaba a través de sus autoridades y representantes político-comunales a los cuáles había que escuchar. Solo que esta era una práctica que se extendía más allá del solo hecho de pedir un camino o el pedir apoyo al gobierno para hacerlo.

“Vale mencionar el esfuerzo de algunas provincias...cuyos conscriptos han prestado voluntariamente su concurso por mayor tiempo que el determinado por la ley, con el fin de dejar expeditos sus vías de comunicación. Mas quiera que una ley, de tan vastas proyecciones, ofrece dificultades en su ejecución, el gobierno ha expedido una serie de resoluciones, aclarando o resolviendo los casos dudosos o no previstos, con el fin de evitar rozamientos por mala interpretación u oscuridad de sus disposiciones procurando así la suave aplicación de esta ley”⁸¹

La más importante de estas interpretaciones era la exoneración de los extranjeros residentes, italianos y japoneses el 19-5-1922; a lo que continuaron otras exoneraciones como de autoridades, clero y telegrafistas del servicio vial. (R.S. 8-9-1922) ⁸²

Para nuestro interés resulta dificultoso establecer hasta que punto las modificaciones legales afectaban el uso de una mano de obra gratuita en sectores no comprometidos por la ley. Era más factible en todo caso incumplirla que seguirla en todos sus detalles cuando no siempre favorecía los intereses locales; el Estado necesitaba de los conscriptos y las juntas viales y no podía exigirles

⁸⁰ VILLENA, Carlos: Los Recorridos del Ministro Sr. Souza a través del Perú, el Sur y el Centro. Lima. 1927. Pgs. 259-260.

⁸¹ Memoria del Ministro de Fomento al Congreso Ordinario. Sr. Pio Max Medina. Lima. 1924. Pg. 229.

⁸² Por Resoluciones Supremas se fueron exonerando los siguientes grupos: el 2-3-1923, alemanes y chinos; el 20-6-1924, súbditos británicos; el 9-10-1925, tacneños y ariqueños; el 26-10-1925, españoles, trabajadores de ferrocarriles, telegrafistas; el 11-11-1925, el clero; el 11-12-1925, franceses; el 28-6-1926, norteamericanos; el 18-6-1926, los estudiantes de la escuela de Artes y Oficios, el 19-11-1926, brasileños; el 1-6-1928, ecuatorianos; el 15-6-1928, obreros de las Empresas Eléctricas y Asociadas; el 10-8-1928, los bomberos; el 21-9-1928, los palestinos; el 26-10-192, cubanos y alumnos de San Marcos; el 9-11-1928, enfermeros diplomados y alumnos de enfermería; el 23-11-1928, polacos y alumnos de la Pontificia Universidad Católica; el 8-3-1929, daneses; el 22-3-1929, suecos; el 12-4-1929, yugoslavos; el 31-5-1929, chauffers; el 7-6-1929, noruegos; el 21-6-1929, suizos. Conscripción Vial. Ley Reglamento. 1929.

lo que en otras circunstancias una eficiente organización burocrática les hubiera ahorrado en insubordinaciones o infracciones a su autoridad. Las limitaciones existentes para la movilización laboral campesina se veían en las enormes desproporciones de asistencia de las mismas. En Pomebamaba, provincia del departamento de Ancash, esto era palpable según la siguiente muestra, tomada del primer semestre de 1929:

<u>Distritos</u>	<u>Inscritos</u>	<u>Asistentes</u>	<u>Tareas Avanzadas</u>
Sihuas	2000	219	3,5 klms
Pasacancha	-	121	4 “
Sicsibamba	1500	212	2,5 “
Llumpa	1480	147	8,5 “
Llama	1000	388	
Piscobamba	3000	489	
Parobamba	4000	311	
Quiches	500	-	-
Pomabamba	<u>3000</u>	<u>931</u>	<u>-</u>
Total	16480	2888	18,5 “

Fuente: CTNC.T.II: PADILLA, B.: 349.

Para solucionar estas magras expectativas de producción el ingeniero a cargo impuso ya no la conscripción vial por individuo, sino entregó la tarea a la comunidad, contraviniendo así a la norma, porque desde allí se les exigiría trabajar 6 m³ diarios a cada individuo, con el objetivo de entregar entre todas las comunidades 98,5 klms(ibídem).

De allí resultaba que si los propios ingenieros del estado o encargados por él tendían a no obedecer las propias normas legales a veces como en Pomabamba era imposible lograr los objetivos propuestos, con más razón las autoridades locales con una ley a su disposición, verían la mejor manera de

aprovecharla para los beneficios locales. En este sentido resultaba importante para el Estado ceder a los pedidos de infraestructura vial que siempre resultaban legítimos en cualquier gobierno para mantener algún tipo de presencia en aquellas regiones, lo paradójico entonces era que bajo las presiones propias de esa misma ley –la cuál no podía ser controlada directamente por los supremos intereses del Estado- se cedía con la misma facilidad en aspectos no vinculados a ella como las establecidas por las relaciones patrones - clientes⁸³. A la larga esta ambigüedad sobre las prerrogativas que las autoridades y las juntas viales tenían fue la principal causa para que se cometieran los abusos que tanto se ha descrito sobre este período de la historia, lo que también nos hace recordar que el Estado peruano era una institución nacional representativa pero débil en sus bases de gobernabilidad⁸⁴.

Con el tiempo esta situación no mejoró, lo que hizo fue mas bien ayudar a reestructurar ejes de poder político regional bajo un dispositivo legal que facultaba a las autoridades provinciales y distritales organizar bajo su mando la mano de obra. Esto fue lo que sucedió, volviendo nuevamente a Ancash, en Huaraz en la década del '20, cuando los alcaldes de los distritos de Independencia y Restauración (Simón Minaya y Catalino Villacaqui, respectivamente) apoyados por el teniente gobernador de Atipayan (Hilario Celestino); acusaban al prefecto y al alcalde de Huaraz por usar indiscriminadamente la mano de obra, adelantando las obras incluso por jornadas que equivalían hasta dos años de contribución de fuerza de trabajo. El

⁸³ Para una comparación véase el caso español con el siguiente párrafo: *"Los detentadores del poder central, ante la realidad dominante en el país, se ven obligados a pactar con los poderes de hecho, asentados en redes de relación o influencia local. Y surge así la figura del cacique, que actúa como intermediario entre esos dos mundos"*. José Álvarez Junco: "Redes Locales, Lealtades Tradicionales y Nuevas Identidades Colectivas en la España del Siglo XIX". En: ROBLES EGEA, Antonio: Política en Penumbra. Patronazgo y Clientelismo Políticos en la España Contemporánea. Siglo XXI.españa Edtrs. Pg.71.

⁸⁴ KAPSOLI, Wilfredo y REATEGUI, Wilson: El Campesinado Peruano. 1919-1930. Lima. Seminario de Historia Rural Andina. Tesis de la UNMSM. 1972. Hacen un estimado con base a las denuncias recibidas oficialmente por el gobierno que suman en total 851 denuncias al nivel nacional, de las cuales 31 eran por la ley vial (lo que representaba un 3,6% del universo de denuncias: cuadro 5), y que según el cuadro 3 se hallaban concentrados entre los años 1927 a 1929. Si efectivamente existían modificaciones, omisiones o desacato de quiénes se suponían debían hacer cumplir leyes como ésta y el gobierno tenían que ceder a sus exigencias para restablecer su autoridad, entonces se cumplía el “desdichado” mecanismo de la Reciprocidad. Fernando Escalante “Ciudadanos Imaginarios”. México. 1992:Pg.132.

prefecto negó naturalmente tales acusaciones tanto para él, el alcalde y el presidente de la junta vial; alegando en principio que tales movilizaciones adelantadas debían sujetarse a una autorización especial del gobierno, pero que no hubo necesidad de recurrir a aquella medida ya que contaban con el apoyo voluntario de la población

...(el prefecto):

“Esto pues ha sido lo único que se ha hecho en forma oficial, por que de otra manera no se hubiera podido construir o inaugurar los 38 klms. de carretera de la sección sur, sino que la sección norte no hubiera progresado y otra parte de ella, interrumpido el tráfico por las lluvias últimas, se hubiese quedado en esa condición hasta el presente ... (el alcalde agrega a este informe además que solo se ha empleado al 50% del contingente vial de ese año permaneciendo el resto omiso al servicio) pues, no disponemos de la fuerza suficiente y encontrándose distribuidos en dilatadas zonas, es casi imposible el obligarlos al cumplimiento de la ley referida”

....(el alcalde):

“Con relación a la concurrencia de los conscriptos viales por los semestres del año 1927, a los trabajos de la carretera Huaraz- Recuay, últimamente inaugurada, se ha hecho de una manera espontanea y voluntaria, especialmente por los indígenas...

Definidamente agotado el contingente vial del año 1926 en los comienzos de la obra, había necesidad para que su prosecución de hacer el llamamiento por los semestres de 1927; pero no ha habido necesidad de acudir a ese medio por cuánto los pueblos situados a lo largo de la carretera indicada, comprendiendo los alcances de la obra en perspectiva se han apresurado a prestar su contingente...

En cuánto que se exigen a los indígenas concurran por los semestres de 1928, además de ser falso es calumnioso, porque aún existe en la actualidad, poco más o menos un 50% del contingente correspondiente al año 1927”⁸⁵.

Gracias a la memoria que el presidente de la Junta Vial de esa provincia dejara en 1924, descubrimos por qué ciertos pueblos se resistían a la imposición (arbitraria para ellos) de obligarlos a trabajar en provecho de las capitales:

“Los dos primeros distritos (Pira y La Libertad) nunca habían hecho trabajos de importancia conocida y menos en las vías provinciales y departamentales, solo a partir del primer semestre de 1924 han comenzado a trabajar en el importante camino Huaraz a Casma, bajo

⁸⁵ Archivo General de la Nación del Perú(AGNP): Ministerio del Interior: Prefecturas. Ancash. Huaraz . Año: 1926. Oficios del prefecto de Ancash y el alcalde de Huaraz al director de gobierno sobre el camino Huaraz - Recuay.

la dirección de sobre estantes designados de acuerdo a la junta vial de la provincia y conforme al trazo referido del ingeniero...

Las juntas viales de Succha, Huayan y Coris han trabajado y trabajan en los caminos de empalme con la carretera de empalme Ticapampa, Recuay buscando una cómoda salida al citado paraje de Huayup. Los demás distritos de la provincia en especial de Cotaparco, Malvas, Pararin, Huayllapampa y Marca, no han hecho trabajos sistemados en cumplimiento de la ley de vialidad, sin embargo los requerimientos de esta junta y de las autoridades políticas departamental y provincial, por lo que estimo indispensable del empleo de otros medios de coacción por comisiones especiales de gendarmes de guardia civil”⁸⁶

La legitimidad de la ley no se hallaba cuestionada por las poblaciones en su esencia modernizadora de las redes viales porque sabían que podía serles de utilidad; lo que no quería decir que permitirían que bajo la supuesta autoridad que el Estado podía delegar en las autoridades locales (provinciales o departamentales) se les obligaría a trabajar en obras que no les reportaría un beneficio en el corto o mediano plazo. En ese contexto no era descabellado pensar que fueran los propios pueblos y sus autoridades locales los que exigían a los conscriptos de su jurisdicción o comunidad el cumplimiento de la norma.

En la 1° Conferencia Nacional de Carreteras este álgido problema apareció en el primer plano del conjunto de problemas que se habían generado en la aplicación de la ley vial junto a las dificultades de la movilización laboral campesina. El ingeniero Manuel Gaviria mejor que nadie expresó esa disconformidad contra los consejos viales en especial de las provincias:

“Las juntas de vialidad procuran poner al ingeniero del gobierno condicionalmente a sus ordenes, a pesar de la Resolución Suprema del 30 de mayo de 1928 referente a las relaciones de ambos (referente al control y supervisión de fondos de redención), tendencia que bien puede evadirse, sin que sobrevengan complicaciones por el momento mientras no hay subvención por medio; pero cuando esto sucede, viene el crack de hecho, pues es difícil sino imposible que haya un solo profesional que se avenga a contemporizar con ciertos manejos”⁸⁷.

⁸⁶ AGNP: O.L. 826: 203. 15 fls. Memoria de la Junta Vial de Huaraz. Imp. La Prensa. 1924. Pgs. 4-5. El plan de esta junta vial era, y parecía no ser compartido como prioritario por todos los pueblos; terminar la carretera Ticapampa-Carhuaz, unir además Yungay y Cárax (uniendo así todo el callejón de Huaylas, lo que se hizo en 1926) con una carretera común a lo largo del departamento que accediese al conjunto de sus riquezas naturales y la densidad de su población, era el proyecto vial de esta provincia. Otra carretera era la de Huaraz – Casma que facilitaría la salida de las regiones de Huari, Humalíes, del cercado de Huaraz y una parte de Bolognesi al puerto del departamento, abaratando así los costos que suponía el ferrocarril Chimbote-Recuay.

⁸⁷ CNTC.T.II:56

Los ingenieros y todo fiel tecnócrata empleado del Estado central podía llamar a esto corrupción; pero las autoridades locales conformantes de las Juntas Viales tenían compromisos y necesidades internas en sus provincias que satisfacer. La razón era obvia no podían permitir que se manejaran los recursos locales en función de proyectos estatales, extraños muchas veces a las necesidades locales. Sin embargo esto es un supuesto límite que lo analizaremos mejor en la segunda parte de este trabajo.

Otro aspecto en el papel de las juntas locales y las atribuciones que tenían por ley para las movilizaciones laborales, era la capacidad para que del estado les prestase el apoyo coactivo indispensable donde había precisamente un cuestionamiento a la autoridad representativa o a sus leyes. El siguiente cuadro nos da una idea de ese poder coactivo

CUADRO V
EFFECTIVOS OFICIALES Y DE TROPA (1901-1918).

AÑO	OFICIALES	TROPAS	RELACION: OFICIAL/TROPA
1901	2345	3000	0,766
1918	839	6000	0,133

FUENTE: Víctor Villanueva. Mencionado por Baltazar Caravedo.1977: Pg.57.

Si bien el cuadro nos da la impresión de que a principios de siglo podía existir una tropa y oficialidad bien dispuesta para el orden interno, la percepción que se sentía al inicio del regimen leguista, fue que no era suficiente, sobre todo por el bajo número de oficiales bien entrenados para la defensa externa y aún el mismo orden interno. El cuerpo de gendarmería en ese sentido no era suficiente para cubrir el orden en las áreas rurales, razón por lo que se hizo indispensable un cuerpo especializado de policía (la Guardia Civil fue creado en 1923) que velara por la seguridad del régimen y del *establishment*. Lo que no descontaba que regiones como Cajamarca o Ayacucho dejaran de ser zonas de fuerte oposición al regimen o a sus leyes

“los disturbios del ex – alcalde de Huauco (sic): Sr. Rojas con Quevedo y otros cabecillas, este ya había sido preso por el subprefecto, pero

liberado, sigue sugestionando al pueblo con el ofrecimiento que ellos no consentirán el trabajo de la carretera oponiéndose así al cumplimiento de las ordenanzas de esta prefectura – como no cuento con la fuerza para capturar a Rojas, por cuanto sus partidarios están alertas para oponerse, espero me permita la fuerza solicitada para hacer cumplir estrictamente las disposiciones de la ley vial, a que todo ciudadano está obligado, pues hasta esta fecha no se ve en el trabajo de la carretera Celendín – Cajamarca, ni siquiera un ciudadano del distrito de Huauco’’⁸⁸.

Ello nos invita a pensar que efectivamente una ley como la de conscripción vial necesitaría de un mejor apoyo por parte de las autoridades locales para ser cumplida con voluntad por los propios conscriptos y pueblos, cuando existían intensas confrontaciones internas en las regiones. A la larga era evidente para ellos (los conscriptos) que sus intereses, necesidades y aspiraciones estaban atadas a la norma (aunque hubiese significado satisfacer sus intereses en diferentes ordenes de prioridad y de tiempo según las correlaciones de poder local y nacional) y que por tanto valía la pena cumplirla. Al principio las propias autoridades locales encargadas de hacerla vigente en sus provincias le comprendieron así, solo que esta era una situación más complicada de lo que pensaron al inicio.

⁸⁸ AGNP: Min. Interior. Prefect. Cajamarca. 1927. Sobre el contexto local en Cajamarca, véase: Lewis Taylor: Bandits and politics in Peru. Landlord and Peasant. Violence in Hualgayoc. 1900-1930. Centre of Latin American Studies. Univ. Of Cambridge. Pgs. 11-113, 114.

Capítulo 6: RETROSPECTIVA Y BALANCE DE UNA LEY: LOS RESULTADOS, LAS CONSECUENCIAS Y LAS ALTERNATIVAS

Este capítulo si bien no constituye una parte orgánica del sistema de movilización laboral y la política de vialidad seguida hasta ese entonces en el gobierno de A.B. Leguía bajo la ley de Conscripción Vial; plantea en cambio algunas cuestiones que tocaremos solo para ilustrar que la política de vialidad seguida en este regimen y sus efectos globales sobre la sociedad peruana, especialmente después de abolida esa ley, tenían algún sentido en el largo plazo. No es propiamente analizar el impacto de los caminos construidos en esta década por la ley puesto que se hace necesario tener más elementos de juicio y materiales de investigación que rebasarían sobradamente el marco de esta monografía, sino contemplar la posibilidad de saber si efectivamente la ley 4113 cumplió los objetivos que se planteó al principio como fueron la unificación geográfica y económica del país con los mercados internacionales y la unificación interna del país en torno a la autoridad política del Estado nacional. Ambos factores, en opinión de sus sostenedores, eran básicos en la modernización del país.

ESTADO PERUANO: RECONFIGURACION ESPACIAL Y MODERNIZACION VIAL

La cuestión clave que se dio para la implementación de políticas de fomento y desarrollo vial, especialmente para las áreas rurales del Perú, y que no

fue privativo del régimen del "Oncenio", estuvo signada principalmente por las necesidades de los dirigentes del Estado para contemplar que efectivamente había la capacidad de encauzar ciertos recursos provenientes de las exportaciones hacia sectores sociales abandonados hasta entonces a su propia suerte. La creación del ministerio de Fomento en 1895 tuvo esa intención en última instancia. Entre 1905 y 1940 se puede observar que la capacidad de gasto destinado por el presupuesto nacional a este ministerio osciló entre un 5 y 14% de los gastos generales del Estado aún en tiempos del Oncenio de Leguía que se situó entre 11 y 12% del presupuesto⁸⁹. El impacto del gasto público sobre la estructura social peruana en el siglo XX aún no es un tema conocido o difundido para nuevas investigaciones sin embargo deducimos a partir de los datos expuestos por los ministros de Fomento y las estadísticas oficiales que no hubo un desinterés absoluto en el interior del país por parte del Estado.

El caso específico de las políticas de vialidad que intentaron implementarse en el Perú desde el siglo pasado es un indicativo también de tal preocupación. El impacto que ellas tuvieron sobre la economía y la sociedad sin embargo sigue igual que el tema anterior, hoy es un enigma para la actual historiografía.

Aún así las obras que se emprendieron, según podemos seguir a partir de las informaciones de los ministros de fomento, tenían un patrón específico de crecimiento, tendiendo a acondicionar principalmente a la población rural hacia una mejoría en su producción y reproducción económica y social. Obras de saneamiento, comunicaciones, urbanizaciones, edificaciones, ornato, seguridad, educación y ocupación de espacios en forma de nuevos asentamientos y colonizaciones constituyen la nota distintiva del periodo leguista con relación a periodos anteriores y que tuvo precedentes inmediatos en la República Aristocrática. Entre 1919 y 1930 el presupuesto nacional creció en un 300% y la deuda externa en 900%. El papel que tuvo la inversión extranjera es un factor preponderante para la comprensión de dicho fenómeno; también lo son las

⁸⁹ Dirección Nacional de Estadística. Ministerio de Hacienda y Comercio: Anuario Estadístico del Perú: 1944-1945. Lima. 1947. Pg.550.

nuevas corrientes en torno a la urbanización y modernización de las ciudades y los asentamientos poblacionales. En ese sentido el Estado jugaba también un papel decisivo en la conversión de los espacios antes difíciles de ocupar, si es que no imposibles, en lugares aptos para la población y las inversiones productivas. De allí que la amazonía se constituyó en una de las primeras posibilidades que contempló para la atracción de inversionistas, las elites dirigentes y los inversionistas extranjeros entre los siglos XIX y XX también lo contemplaban así, pero para dirigir el gasto público allí había que superar el problema del aislamiento físico representado por el macizo andino. Para eso contaban con la posibilidad de incorporar, aunque no en un plazo establecido, que la mano de obra indígena del área rural se dirigiera hacia el sector moderno de la economía. Sin embargo lo que quedaba sin determinar de modo preciso era si los costos de inversión y los grandes niveles de endeudamiento que estaban generando dichos programas, y más en un contexto que se justificaba con la ley vial, estarían acordes con los resultados prácticos que se estaban obteniendo.

La política de vialidad en ese sentido seguía la misma variable específica de expansión: conectar el territorio hasta entonces fragmentado y aislado a su propia suerte con los sectores modernos de la economía y al control estatal. Entre 1920 y 1940 los caminos crecieron entre cuatro a cinco veces su extensión (Véase Anexo XI). Entre 1920 y 1930 el auge de ese crecimiento fue notorio, los datos divergentes en algunos casos entre Antonello Gerbi y Carlos Oyague no quitan el hecho de que efectivamente, en esta década se produjo la primera expansión física espectacular de carreteras. Entre 1930 y 1940 esta creció poco más de seis mil kilómetros; aunque en 1945 apenas si se llegaba a 33476 kilómetros de extensión, mucho menos de lo que se llegó a plantear como meta en 1929 con la ley vial, la longitud de carreteras no era por eso menos apreciable si bien pudiera aparecer que sin una ley como la 4113 se lograba menos que con ella ya que estas eran variables según las condiciones de donde se cumplía (los Anexos XII y XIII nos pueden dar una idea de esta opinión). La construcción de caminos favorecía notoriamente a Lima, Lambayeque, La Libertad, Piura aunque no en cantidades que fuesen desproporcionales con el crecimiento de

departamentos del interior como Puno, Arequipa, Cuzco, Ancash o Junín. En todo caso el patrón de crecimiento consistente con aquellos fines estaba signada de antemano por los circuitos mercantiles de importación y exportación o de producción y redistribución internos, que se verían reforzados con estos caminos en algunos casos o debilitados en otros.

Este progreso interesante en materia de vialidad no podía sin embargo sustraerse al hecho de poder resolver en sí el problema de una economía retrasada; aunque en 1934 el ministro de Fomento todavía sostenía la opinión que había predominado en las décadas anteriores⁹⁰, hacia la siguiente década de 1940, tras las experiencias de las crisis externas y de los efectos de los fuertes endeudamientos, las opiniones cambiaron al respecto.⁹¹ Era evidente entonces que aún cuando la ley de conscripción vial había sostenido un programa de extensión vial,⁹² no giraría necesariamente en función de un crecimiento interno sostenido en el mediano y largo plazo dado que los propios mecanismos de coerción legal no sólo evitaban la incorporación inmediata de una mano de obra a un mercado salarial agudizando las relaciones de servidumbre sino que obstaculizaban lo que podía ser un medio de redistribución de capitales por medio del presupuesto que hubiera canalizado mejor a la incorporación productiva de una mano de obra asalariada semi- excluida hasta entonces de los incipientes mercados regionales. Cuándo esta etapa de la vialidad y la ley que la sostenía pasaron se propició aún el mantenimiento de relaciones tradicionales no capitalistas como lo había sido la conscripción vial para seguir impulsando la acumulación interna aunque esta vez la financiación externa tomó el papel dinamizador de la inversión. Es decir que se seguía importando capitales para

⁹⁰ Memoria que el Ministro de Fomento y Obras Públicas Ingeniero Hector Boza presenta al Congreso Constituyente de 1934. Lima. 1935.

⁹¹ Romulo Ferrero, destacado economista liberal, decía que era imposible emprender un programa de obras públicas si es que previamente no se establecían mínimos criterios de costos - beneficios que evitasen los crecimientos productivos artificiales y delineasen un crecimiento sostenido con base a las propios factores internos de producción, sin tener que supeditarse necesariamente a la dependencia financiera. En: La Política Fiscal y la Economía Nacional. Lima. Edt. Lumen. 1946. Pg. 75.

⁹² Un 66,6 % de lo invertido en caminos según los datos oficiales se debía a esa ley, aunque en el capítulo 5 lo planteamos con ciertas reservas, frente a un 33,3 % de lo invertido por el Estado en dinero, no debe hacernos perder de vista que exitosa o no la ley canalizó una importante energía social que no estaba comprometida con un incipiente mercado interno.

seguir enlazando regiones interiores al mercado mundial pero sin transformar las relaciones sociales pre- existentes manteniendo el aparato productivo interno sub- desarrollado y más aún, dependiente de tecnología importada.

Ello no quiere decir que tampoco se lograra absolutamente nada con las inversiones en vías de comunicación o que incluso no se diera en absoluto un crecimiento interno de la propia economía peruana. En principio el Estado hizo que se destinara un importante ingreso del presupuesto a aquellas regiones que no habían visto recibir en mucho tiempo una inversión significativa al menos en este rubro (Véase Anexo XIV) reforzando con ello su papel de intermediador entre el sector financiero externo y los diferentes sectores de la economía interna, asumiendo a la vez un rol directo en la redistribución de los ingresos del país tanto en obras de vialidad y más para otros rubros como no lo había hecho desde la época del guano. Con ello además el Estado reordenaba mejor espacial y políticamente su control sobre la sociedad consiguiendo en este aspecto más de lo que en todo el siglo anterior no había podido lograr, pero lo hizo en función de las prioridades que determinaban los objetivos de una acumulación sin una profunda transformación en las relaciones productivas. Las vías de comunicación tendían a favorecer así más esta situación, dadas las capacidades regionales de acumulación interna que podían lograr sin variar significativamente los esquemas de producción existentes al concentrarlos a la extracción de materias primas o de industrias sin un impacto en la articulación de los sectores manufacturero y agrario. Al respecto puede verse como por ejemplo el parque automotor creció significativamente en ese contexto de recuperación económica y del espacio por parte del Estado (Véase Anexos XV y XVI), influenciando posteriormente en la profundización de la brecha de ingresos entre sectores geográficos y económicos e impulsando a su vez las masivas migraciones permanentes del campo a las ciudades (CABALLERO, J. M. 1981). De ese modo la posibilidad de construir caminos con base ya no en la coerción legal que se había mostrado por lo demás deficiente y hasta explotadora en exceso en un marco de financiación externo, pasó a depender en un contexto de crisis directamente del presupuesto, haciéndola quizás un poco menos

productiva en extensión pero superior en la calidad técnica de su construcción y liberándola a su vez de toda injerencia local que era la que desperdiciaba las energías de la población al ponerlo en función de los objetivos directos del Estado y ya no de los mezquinos intereses de aquellos poderes locales.⁹³

La situación general que se presentaba para la construcción de las vías de comunicación aún después de abolida la ley y con los resultados de una política vial sustentada en el gasto presupuestal y la dirección técnica del ministerio de Fomento y la Dirección de Vías de Comunicación que había reemplazado a la Dirección de Obras Públicas, no era en ese sentido distinto al de la década anterior. Se postulaba por una red vial que conectara los centros de obtención de materias primas con los puntos de salida del país y consolidara la presencia del Estado (no en vano los militares participaban en esas obras de construcción) en el territorio para su mejor control; pero superada la crisis financiera externa y la confianza de los acreedores en el país nuevamente los préstamos externos y las importaciones masivas se harían presentes en obras de infraestructura vial y en general para cualquier tipo de actividad productiva interna, abandonándose la posibilidad de impulsar el desarrollo agrario y en general la modernización del área rural ligadas estrechamente a la formación de un mercado interno (SLATER, D.(13) 1979:115).

No obstante la alternativa a este esquema básico de expansión que ligaba la acumulación interna con los préstamos de los mercados financieros externos inaugurados desde la época de A.B. Leguía, lo planteaba en 1945 el propio Romulo Ferrero, al oponerse a este tipo de crecimientos financiados por los déficits fiscales y los endeudamientos al considerarlos exclusivos y que iban incluso en contra del beneficio del país entero:

"En el caso del Perú, como todos los países nuevos, los efectos de la política tropiezan con el inconveniente de que la magnitud del "multiplicador" es pequeña por la falta de la elasticidad de la economía, y con el adicional de que la propensión marginal a importar es elevada. En efecto, no existe un efecto considerable de maquinarias, ni una

⁹³ No debe sorprendernos incluso el hecho contradictorio que mientras más caminos se construyesen bajo la ley vial, ésta menos exitosa podía resultar. La injerencia del poder local para imponer su voluntad en la construcción de los caminos significaba para el Estado y sus objetivos una pérdida de oportunidades en el uso de recursos humanos.

reserva apreciable de tierras u hombres desocupados que puedan absorber los efectos secundarios de dichos gastos. Bajo el estímulo de estos, pronto se llega a la ocupación completa, y todo aumento de gastos solo consigue elevar los precios, mas no la producción....

La ejecución de obras públicas exige el empleo de hombres, maquinas, materiales y demás factores de la producción. Si dentro del país existen desocupados los factores necesarios, o pueden traerse algunos de ellos del exterior, la mayor demanda debido a esas obras se verá atendida por el aumento de oferta, si no hay factores disponibles, la mayor demanda actúa simplemente sobre los ya demandados en las otras actividades con el resultado de causar una subida de precio de los jornales, materiales, etc, tanto más fuerte cuánto más intensa sea la demanda y menor la capacidad de expansión de la economía.

Ahora bien, el Perú, como todo país nuevo, tiene una estructura económica de esta última clase. No tenemos actualmente grandes extensiones de tierra que no se cultive, pudiendo serlo; ni fabricas paradas o a media marcha, ni gran número de hombres desocupados utilizables...⁹⁴

Para Ferrero no era precisamente un problema el que se careciera o se poseyera ciertos factores de producción como la tierra, las fabricas, las materias primas, la mano de obra o incluso los capitales sino que esos factores de producción no estuviesen disponibles plenamente para una eventual utilización dentro de un mercado de valores para impulsar el desarrollo económico sostenido y equilibrado, de allí que veía como lo habían hecho hacía setenta años Juan Copello y Luis Petriconi en sus ideas sobre la independencia económica (COPELLO, J. y PETRICONI, L.1876: 24-25), que la inutilidad de las inversiones públicas estaba en función a la falta de una reforma seria en las relaciones de producción de aquella misma área rural que tanto se quería incorporar

*La realización de un programa de obras públicas debe proceder así, de acuerdo con estos hechos, sin forzar excesivamente su ritmo so pena de ocasionar una subida general de precios y esto podría suceder, el verdadero limite no es financiero es económico. Los peligros de que esto suceda son tanto mayores cuanto que las características naturales del país tienden a disminuir la movilidad de la mano de obra de una región geográfica a otra, y de un valle a otro, por lo cuál un repentino y fuerte subida de la demanda ocasiona la subida de ella. **A esto se agrega que hasta ahora un importante sector de la población de la sierra, fuente***

⁹⁴ FERRERO, Romulo: Política Fiscal y Economía Nacional. Pag. 75

potencial de trabajadores para todo el país, vejeta sin participar en el proceso económico nacional y mientras no sea posible utilizarla no constituye una verdadera reserva efectiva.⁹⁵(el resaltado es mío)

La ley de Conscripción Vial implementada hacía veinticinco años en un periodo de euforia por emprender desmedidamente la modernización vial del país bajo el supuesto de que tanto las carreteras y la inversión directa en trabajo impulsarían la prosperidad económica, emplazaba con sus mismos principios a que los técnicos del estado que aún en la década de 1940 sostenían los mismos principios equivocados con que se había sustentado la ley vial, a que resolvieran con la financiación externa las obras de infraestructura vial el problema del crecimiento sostenido sin una transformación previa del agro y la incorporación campesina hacia el mercado.

La comprensión entre sectores burgueses progresistas y de izquierda de que estas políticas (aunque no mencionaban directamente la ley dada en 1920), destinados al principio a hacer participe a la población indígena en la acumulación interna del capital con un aporte directo de trabajo en las carreteras o de cualquier otra forma, favoreció entonces el crecimiento a la oposición de tales medidas como de las políticas globales de acumulación de capital que gobiernos como el de Leguía auspiciaban y que heredarían sucesivos regímenes puesto que no significaban necesariamente la participación directa o inclusión en el mercado del campesinado, mucho menos lo sería en la recepción directa de sus beneficios. El propio campesinado encontró que como un actor obligado de la construcción del progreso vial no estaba necesariamente incluido en la valorización del mismo; aunque esto les preocupase menos que poseer sus propios caminos, con el tiempo varió también su posición en la medida que organizarían mejor sus intereses de protección.

En un contexto como este el Estado posterior a la ley vial y en la década de 1940 sí bien no sustentaron la expansión de la infraestructura vial en algo parecido a la ley de 1920, debió considerar entonces que para hacerlo había dos posibilidades planteadas para ser aceptadas como políticas de Estado: la construcción de un mercado interno que lo ligara estrechamente a las

⁹⁵ Ibídem.

transformaciones de las relaciones de producción local, o ponerlas en función de las exigencias del mercado externo, las cuáles estaban sentenciadas a seguir produciendo dispositivos legales o políticas que obviarán esas transformaciones internas. ¿Cuál sería la elección? Esa es ya otra historia.

PARTE II

LA SOLUCION TRADICIONAL EN LA LEY: EN LOS CAMINOS DE HUAMANGA Y CANTA

Hemos visto las condiciones ideológicas, económicas y políticas en que se desarrolló el nacimiento, ascenso, legalización y supresión de una propuesta que se legitimó en las aspiraciones de un sector de las elites dirigentes de Lima, que creía que las vías de comunicación (carreteras) representarían un aspecto fundamental en la modernización de la nación y del propio Estado. La ley de conscripción vial tiene así una historia política que quedó registrada en el ámbito de la memoria colectiva de la sociedad peruana. Pero también tiene una historia multifacética y variopinta por su propio carácter de ley nacional, pues su aplicación generó situaciones sociales peculiares a su propio funcionamiento.

Por eso mismo resulta más difícil aprehenderla en la memoria de la historia oficial por ser una ley más, pero también cuenta con la virtud de dejar alguna información oficial o incluso de dejar algún resquicio en la memoria no oficial de su vigencia en los hechos que le dieron alguna trascendencia. El primer caso pertenece a Huamanga, provincia de Ayacucho; el segundo a Canta, provincia serrana de Lima.

Aún así, la historia local de la ley en dos provincias distantes entre sí, no nos quita la intención de establecer una base común de investigación comparativa tanto en el manejo de las fuentes como en las conclusiones. Ambas forman parte de una sociedad política (la república peruana) con un Estado que, aunque debilitado hacia esta época en sus bases institucionales, resultaba en

cambio muy representativo en cuanto a su legitimidad para establecer leyes como la 4113.

En última instancia si un peso político había que darle a su poder, este forzosamente pasaba por los detestados caciques o gamonales; personajes que podían determinar hasta que punto se hacía lo que el gobierno central mandaba. En el mejor de los casos la conducta de estos personajes podría analizarse en función del aprovechamiento de la ley del Estado para sus propios fines y objetivos.

El carácter clientelar del poder (entre el Estado y la región o provincia), es decir la negociación de los poderes (el de facto con el legítimo) y las condiciones en que se dan, definen mejor por qué tuvo vigencia una ley como la de Conscripción Vial dentro de una dinámica regional que buscaba también beneficiarse de ella⁹⁶.

Estudiaremos para ello las condiciones en que las elites locales o regional-provinciales llegaban a movilizar a los conscriptos (o mano de obra) para los proyectos de vialidad que resultaban prioritarios no solo para ellos sino también para el Estado y aún las propias comunidades campesinas. Metodologicamente este esquema plantea interrogantes que serán respondidas en la medida que lo dispongan las fuentes halladas. A saber ellas son:

-¿Qué condiciones de autogobierno (o poder local organizado) existían para que una elite regional organice a la población en general y conscripta en particular bajo la ley 4113?

-¿Cómo debía actuar la elite local con la mano de obra conscripta organizada bajo la ley 4113 para que sirviese tanto a las necesidades locales como nacionales (o estatales)?

-¿A qué aspiraciones colectivas (o legitimidad) apelaban tanto las elites como las autoridades políticas para que la población acudiera a trabajar, sin que significara por eso quebrar los intereses y necesidades de orden más local en proyectos viales estatales?

⁹⁶ Situaciones similares se plantean por ejemplo en la España pre-moderna; véase: Gloria Martínez Dorado: "La Relación entre el Poder central y los Poderes locales: Clientelismo y Conflicto en Navarra y Valencia. 1808-1841". En Antonio Robles Egea (Comp.): Política en Penumbra. Siglo XXI Edtrs. Pgs. 117.

-¿Qué papel les tocaba jugar en este contexto a las autoridades distritales y comunales en las movilizaciones laborales?.

Sustancialmente el hecho de que una provincia sea elegida como espacio de estudio concreto y no una región se basa en dos criterios que apuntan siempre a una misma intención. Primero, porque la propia ley 4113 así lo decretaba cuando se refería a las autoridades provinciales (alcalde, subprefecto y juez en primera instancia, con asistencia del jefe militar) a organizarse en Juntas viales (aparte que participaban el párroco y los vecinos notables en las juntas viales distritales)⁹⁷. Y segundo, porque la provincia y sus distritos conforman unidades políticas administrativas que podían ser demasiados arbitrarios en algunos casos o imprecisos en sus mismas jurisdicciones en otros, pero que en sus diferentes categorías no solo existen límites territoriales que definen un espacio de autoridad formal sino también intrincadas relaciones sociales que le dan dinamismo e identidad a sus necesidades y aspiraciones con el que pueden interactuar en el resto de la sociedad y el Estado que pretendían hacia esta época (década de 1920) ser nacional y republicano.

⁹⁷ CONSCRIPCION VIAL. Ley y Reglamento. En “Reglamento Provisorio de la Ley 4113”. Resolución Suprema 3-9-1920.Lima. 1926.Captls. 2° y 3°.

Capítulo 7º- HUAMANGA: EN BUSCA DEL PROGRESO⁹⁸

A.- SOCIEDAD Y PODER

La provincia de Huamanga y su capital Ayacucho es una región de contrastes como lo ha sido el resto de la región sur. La temprana época colonial fue generosamente próspera con ella y el siglo XIX en la transición hegemónica de la plata hacia la lana, no mejoró su decadente situación acentuando entonces su pobreza (FLORES GALINDO, A.: 1977; BURGA, M. y REATEGUI, W.: 1981).

Hay que diferenciar sin embargo el hecho de que Ayacucho (capital provincial y departamental) con respecto a otras capitales del sur andino, nunca hegemonizó esta zona regional en el primer siglo de vida independiente. Su situación geográfica, económica y política lo limitaban como importante centro de poder regional

“Si algún departamento de la sierra del Perú en asfixiante aislamiento durante cien años este ha sido el de Ayacucho su capital ayer llamado Huamanga, ya no es paso obligado entre Lima y Buenos Aires, no tiene ahora como en el tiempo de la colonia la riqueza que todavía se ve en la magnificencia de sus templos y edificios, y en la cantidad y calidad de sus blancos pobladores. Ayacucho es el departamento más incomunicado que tiene el Perú, de nada le han servido sus riquezas agrícolas y mineras, su proximidad a las bellísimas cejas de montañas que irrigan los ríos Pampas y Apurímac. No es ésta la única causa, hay

⁹⁸ Esta parte de la investigación se realizó por la existencia de una investigación histórica previa en el archivo departamental de Ayacucho, referente al mismo tema realizado por el extinto historiador Adriano Araujo, que en un esfuerzo encomiable con su región y su profesión sacrificó sus últimos días en concluirla. A partir de la información básica estableceremos un análisis propio que nos indique cómo se aplicó la ley 4113 en esta región. Agradezco también al Dr. Jaime Urrutia por haberme accedido esta tesis y un trabajo inédito sobre la historia de la provincia para este periodo.

otra más importante la falta de caminos. La civilización y el progreso se resisten a entrar cabalgando sobre el lomo de una mula”⁹⁹.

Huamanga contaba hacia 1920 con 31128 habitantes, repartido entre siete distritos (que en 1920 agregaría uno más: el barrio de Carmen Alto)¹⁰⁰. Según el censo de 1940, que es la fuente de datos más confiable, la provincia contaba con 61207 habitantes. El perfil de su población nos demuestra una composición netamente rural, excepto por la propia capital urbana que tampoco era mayoritaria en la composición relativa del conjunto de la provincia (Véase Anexo I). Sin embargo la tendencia en Ayacucho, al igual que el resto del Perú, muestra una recuperación en las tasas de crecimiento demográfico, solo que esta situación ocurría en un contexto de semi-estancamiento económico (Anexo II).

Como quiera que el departamento de Ayacucho es en su mayor parte montañoso, (éste se ubica entre los 2500 a 3500 msnm) sus climas son áridos, con lluvias escasas, suelos arenosos y rocosos altamente accidentados en los valles y quebradas, sobre todo en las partes bajas que son cálidos; son factores que favorecen muy poco a la agricultura en la provincia. Los pocos valles que Ayacucho cuenta para esa actividad están en Ayacucho mismo, Chiara y Quinua conformando una unidad regional entre las provincias de Huamanga, Huanta y La Mar. El clima en esta zona por lo general es templado y húmedo, aunque en la capital no lo es tanto. Sus principales cultivos son el trigo, principal producto de la región, le siguen el maíz, la cebada, la alfalfa, la parra y las vides para la producción de vinos y aguardientes en las haciendas principalmente, las que eran comercializadas fuera de la región. La mayor parte de la producción sin embargo tendía al autoconsumo¹⁰¹.

La producción agrícola al estar sujeta así a condiciones geográficas difíciles y donde los ciclos lluviosos no pasan por lo regular de tres a cuatro meses (diciembre - marzo), creaba condiciones suficientes para que la población campesina migrara a la urbe para intercambiar sus productos y participara en las

⁹⁹ DAVALOS, P.: La Primera Centuria. Tomo II. Lima. 1922. Pgs.277-278.

¹⁰⁰ RUIZ FOWLER, José: “Provincia de Huamanga” en: HUAMANGA. Una Larga Historia. Consejo Nacional de la Universidad Peruana. Ayacucho. 1973. Pg. 317.

¹⁰¹ RIVERA PALOMINO, Jaime: Geografía general de Ayacucho. UNSCH. Ayacucho. 1971.Pg. 136.

festividades populares¹⁰². Pero no solo la geografía organizaba las relaciones productivas en la población huamanguina, los factores de orden histórico pesaban también para que tanto esta provincia como las demás del norte ayacuchano organizaran a la población campesina en torno a dos instituciones: la hacienda y la comunidad¹⁰³. En Huamanga es notable que su capital Ayacucho se halle rodeada de haciendas, pero con el suficiente número de poblaciones campesinas (que no figuran como comunidades) para que le fuesen indispensables en su servicio como mano de obra (Véase Anexo III).

La posición de las haciendas en esta época en la provincia por otro lado no era de las mejores y era una de las causas fundamentales para que la capital apareciese en un contexto de languidez y crisis permanente

“Cuando se dice hacienda en esta región se habla de propiedades más o menos medianas con nula inversión de capital y dedicadas a producir para el mercado huamanguino o en muchos casos para la familia propietaria. El trabajo servil era la forma principal de producción y muchas propiedades pertenecían a la iglesia y a las diferentes ordenes, rematándose su administración a terceras personas a cambio de una baja renta fija...las grandes propiedades rurales de origen colonial o republicano tendían a fragmentarse, sea por hacienda, sea por compra-venta de fragmentos de ellas”¹⁰⁴.

Esta situación se reflejaba perfectamente en la dinámica mercantil de la región hacia 1920. El continuo movimiento de propiedades territoriales, producción y mano de obra que se dio en las economías locales impulsadas

¹⁰² “Al ser la cosecha en mayo, los meses de noviembre y diciembre son muy difíciles para los campesinos de La Mar, Huanta, Huamanga y la mayoría de los pobladores rurales de las provincias norteñas de Ayacucho. Después de ella buena parte del campesinado emigra a las zonas urbanas para las fiestas. Noviembre y diciembre son los meses finales del periodo entre las cosechas y el inicio de la siembra, son también el inicio de la temporada de lluvias y un momento de aburrimiento y enfermedades”

MAYER, Eric: “Ecología, Crimen y rebelión en los Andes. Ayacucho 1852-1929”. En Carlos Aguirre y Charles Walker: *Bandoleros, Abigeos y Montoneros*. Instituto de Apoyo Agrario. Lima. Pg. 189.

¹⁰³ Sin embargo entre Huamanga y Huanta por ejemplo, se dan algunas diferencias sustantivas. Mientras en Huamanga, sobre todo en los alrededores de Ayacucho, predominaban las comunidades campesinas como organización económica y social; en Huanta predominaban los campesinos dependientes de las haciendas. Otro rasgo que apunta más a las sociedades en general, es que mientras Huamanga era una capital típicamente colonial y señorial en sus actitudes, Huanta era una ciudad más liberal y republicana.

¹⁰⁴ URRUTIA, Jaime; ARAUJO, Adriano y JOYO, Haydeé: “Las Comunidades en la Región de Huamanga. 1824-1968”. En SEPIA II-UNSCH: PERU. *El Problema Agrario en Debate*. Ayacucho. 1987. Pgs. 454.

posiblemente por la lana y la exportación de trigo y aguardientes entre 1870 y 1914 confirma que luego de este periodo recuperativo le siguió un ciclo de inestabilidad coyuntural entre 1915 y 1940 que tendía al estancamiento (URRUTIA, J y ARAUJO, A: 445-460)¹⁰⁵. Más aún la situación con el tiempo, durante esta década de 1920, fue empeorando al extremo de que las rentas fiscales que recibía el consejo provincial resultaban insuficientes para cubrir sus gastos corrientes tal como podemos apreciar en el cuadro V.

En el área rural la presencia de comunidades campesinas en los pueblos y villas era importante, más por su función social reproductiva que por su número. Revisando las fuentes de la época, Adriano Araujo contabiliza, tal como lo hicieran las autoridades de la época, un total de 36 comunidades indígeno-campesinas (ARAUJO, A.1989:26-32,33). De esta plausible cantidad solamente una población se hizo reconocer bajo el manto legal protector del Estado como “comunidad indígena”, status otorgado según la constitución de 1920 a todas las poblaciones aborígenes y campesinas del Perú¹⁰⁶.

CUADRO V

PRESUPUESTOS DEL CONSEJO PROVINCIAL DE HUAMANGA

1920-1929

RUBROS:INGRESO -EGRESOS.(Lp.)	1920	1925	1929
PRODUCTO DE BIENES PROPIOS	171	169	1441
ARBITRIOS Y PENSIONES	1714	1826	2581
IMPREVISTOS Y EXTRAORDINARIO	1140	18	111
TOTAL:INGRESOS	3025	2013	4033
SERVICIO ADMINISTRATIVO	436	294	413
ARBITRIOS Y PENSIONES	1444	1390	3347
DIVERSOS	1145	329	273

¹⁰⁵ Ibídem Pgs.454-460. Otras referencias básicas lo encontramos en E. Mayer y la contribución al estanco de la coca para precisamente construir carreteras(MAYER, E.1991:Pgs.197-198).

¹⁰⁶ URRUTIA, J; ARAUJO, A. y JOYO H.: Ibid. Pg.458. Cuadro 4. En sus artículos 41 y 58 dicha constitución reconocía legalmente a las comunidades y sus derechos, dándole un status especial; por otro lado declaraba sus bienes como imprescriptibles, salvando una de sus bases elementales de existencia; la propiedad de la tierra les era inajenable.

IMPREVISTOS			
TOTAL: EGRESOS	3025	2013	4033

FUENTE: Ministerio de Hacienda. Dirección General de Estadística: Extractos Estadísticos de 1920, 1925 y 1929. Lima. 1922, 1926 y 1930 respectivamente

Sin embargo éstas existían como parte inseparable de la dinámica de los pueblos, villas y distritos. Cotejando los hallazgos de Araujo con los del censo de 1940 establecemos la existencia de las siguientes comunidades indígeno-campesinas.

CUADRO VI

COMUNIDADES INDIGENAS CATEGORIZADAS COMO POBLACIONES EN EL CENSO DE 1940

DISTRITO	COMUNIDAD	CENSO DE 1940	Nº HABTS.	Nº FAMILIAS
AYACUCHO	Sacasamarca	Caserío	47	14
	Huascahura	Pueblo	1095	290
SOCOS-VINCHOS	Paccha	Pueblo	923	156
	Opanga	Pueblo	294	66
	Anchacchuasi	Pueblo	381	85
	Socos	Hacienda	82	381
ACOS-VINCHOS	Huaychau	Pueblo	460	100
	Matará	Pago	151	31
	Mayupampa	Hacienda(*)	14	5
	Capillapata	Anexo	221	44
	Larampa	Caserío	15	4
	Ullucupampa	Anexo	36	8
	Acos –Vinchos	Pueblo	730	145
TAMBILLO	Pampamarca	Anexo	413	100
	Pallqcyaqu	Pago	228	51
	Tinte	Pago	162	34
	Ñecce	Pueblo	63	23
SAN PEDRO DE CAHI	San José de Tiellas	Pueblo	394	91
CHIARA	Manallasac	Anexo	28	8
	Sachabamba	Pueblo	132	27

(*) En los datos de las autoridades ayacuchanas figura en el distrito de Chiara.

FUENTES:

A.ARAUJO: La Conscripción Vial en Huamanga. 1919-1930. UNSCH. Ayacucho. Pgs.26, 32-33.

MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO: Censo Nacional de Población y Ocupación de los Departamentos de Ica, Huancavelica y Ayacucho. 1940. Lima. 1944. Vol. VI. Pags. 79-85.

Frente a la crítica situación de este período, los campesinos de los pueblos, pagos y anexos litigaban o compraban tierras precisamente en calidad de comunidades para incrementar sus disminuidas reservas con la cuál enfrentar

a la creciente presión demográfica que en esta época se estaba dejando ya sentir en la región. La otra alternativa para los campesinos era la migración a lugares más lejanos y a tiempos cada vez más prolongados

“A la crisis regional mencionada por los contemporáneos se suman dos fenómenos de importancia: de una parte, los hacendados en quiebra permanente empiezan abandonar sus propiedades o las venden a colonos y comuneros; por otra parte, haciendo uso de las nuevas rutas, y por primera vez en la historia regional, los campesinos migran - en algunas comunidades masivamente, sobretudo hacia la costa- para trabajar en las haciendas o en las extracciones del guano, si bien estas migraciones son mayoritariamente cíclicas y no desprenden a los migrantes de su comunidad de origen”¹⁰⁷.

Pero si la situación para la población campesina no era alentadora para la población urbana ésta se veía complicada ya que Ayacucho como ciudad importante y centro del poder regional, no tenía en cambio igual jerarquía como plaza comercial ya que venía reduciéndose ostensiblemente por la creciente influencia de plazas tan importantes como Huancayo y Lima que competían con la producción y comercios locales. Este malestar de la coyuntura se tradujo en una creciente delictuosidad y periódicas sublevaciones que no fueron ajenas al resto de la región ayacuchana. Los movimientos antifiscales de 1917, 1922 y 1924 marcan los años difíciles para la urbe huamanguina y el resto del departamento. Allí aparecerían los dirigentes de los gremios entre los varones, “madrinas” entre las mujeres trabajadoras y autoridades menores (tenientes gobernadores) dirigiendo a los protestantes contra las cargas fiscales que agobiaban las magras entradas por sus actividades locales (URRUTIA, J. Y GLAVE, L.M.: 7-9; MAYER, E.1991:199, 205-209)¹⁰⁸.

Frente a la política fiscal del gobierno las reacciones en un ambiente depresivo fueron adversas pese a que estancos como el de la coca (creado por

¹⁰⁷ URRUTIA, J.; ARAUJO, A. y JOYO, H.: Ibid. Pg.454.

¹⁰⁸ El movimiento antifiscal de 1922 fue por ejemplo una protesta dirigida contra el consejo provincial por el intento de imponer nuevos arbitrios, cosa que no fue aceptada por la población y que llevó finalmente a deponer al alcalde Artemio Añaños, conspicuo terrateniente pro-leguista que tuvo que enfrentar a la rebelión campesina de La Mar en 1925 (URRUTIA, J. y GLAVE, L.M.: 4-5).

ley del 12-9-1891) se crearon precisamente para dotar de caminos que favoreciesen el desarrollo del departamento. La reacción de los propios terratenientes y miembros de la elite regional se expresaba con un inconformismo reiterado tanto en el ambiente cultural como político

“La vida cultural y el debate político en Huamanga y en su región, era a pesar del cuadro económico descrito, muy activos. Era el signo de la sociedad regional. Era como si el orgullo mestizo se alimentara de ideas de vanguardia y atención cultural frente al aislamiento físico y económico. Mientras más desarticulada la región, más concentrada la lectura de sus habitantes. El mismo testimonio de Bedwad nos los recuerda: la biblioteca de San Francisco, rebozando de libros científicos y místicos, las escuelas locales paupérrimas; son dirigidos por excelentes profesores, bien formados en la Normal o en el Seminario, los cumplidos y laboriosos”¹⁰⁹.

La política local (y nacional) en ese sentido iba muy ligada a la cultura de su elite, la cuál la llevaba a criticar la difícil situación con la cuál tenía que convivir, planteando propuestas modernizadoras que no solamente se caracterizaron por ser progresistas y regionalistas, sino hasta cierto punto autoritario y anti- étnica. Manuel J. Pozo, director de la Revista Huamanga desde 1934, diagnosticaba una situación patente desde hacía tiempo atrás

“En Ayacucho no hay propiamente hablando industrias. Las que existen, viven en un perdurable estado de iniciación...En nuestra agricultura solo usamos el viejo arado, el rudo trillo de la edad de piedra. Conseguimos una pareja de bueyes y ya lo tenemos todo...¿Mano de obra? La población rural ofrece los brazos de quienes la forman, a bajo precio...En Ayacucho no mantenemos la esperanza de dominio, más allá de las fronteras de la ciudad, para imponer nuestros productos en los mercados interprovinciales...En nuestra población (...)no hay obreros,...tenemos si artesanos, cuyo número, a medida que transcurren los años, disminuye notablemente...En Huamanga no ha habido renovación de ninguna clase. Ella es escasamente agrícola. No industrial. Sin embargo, nuestros campos están despoblados. Se realiza en gran parte ese fenómeno del ausentismo. Algunos agricultores, prefieren vivir en la ciudad y no en sus fundos...¿Por qué? Por que nuestras fuerzas sociales, bien escasas, desde luego, están encaminadas solo hacia lo que llamamos política, la que, es sabido, enerva, debilita, todas las actividades ¿Cuándo al amparo de la ley, y protección del público, elevaremos nuestras empresas, a un mayor grado de

¹⁰⁹ URRUTIA, J. Y GLAVE. L.M.: Radicalismo Político en Elites Regionales: Ayacucho. 1930-1956. De la Revolución aprista a la Reapertura de la Universidad. Desde el fin del Oncenio Leguista hasta el fin del Ochenio Odriista. Sin fecha (inédito).Pg.12.

prosperidad? Hay necesidad de dedicarnos al trabajo, que lo descuidamos.

Los indios(...)Seres humillados e ignorantes, carecen de iniciativas. Que se las sugiriesen, las que están en frecuente contacto con ellos, los Curas, los Gobernadores, los que, nunca es tarde, podrían ser lo que nunca han sido hasta ahora, agentes de cultura, en estas ocasiones: las comunidades indígenas, se agremian en dos casos: para tratar de sus pleitos (precisamente por tierras y pastos) y para designar los que deben llevar los cargos en sus fiestas. En estas oportunidades, podrían establecerse sindicatos, pacíficos desde luego, y no revolucionarios, para que los indios pudiesen dar los primeros pasos en la vida económica de sus circunscripciones”.¹¹⁰

Las necesidades y las expectativas de la región planteaban claramente, al menos entre las capas dirigentes de la sociedad ayacuchana, la imperativa necesidad de modernizar a la región para alejar el fantasma de la paulatina ruina que se cernía sobre ella. Sobre esto no había ningún tipo de debate u opinión de parte de la población. Resultaba entonces comprensible que bajo las exigencias de una crucial coyuntura, las decisiones al respecto fuesen adecuadas al momento y a la capacidad de la región. La subida al poder de un régimen que contemplase la situación de las regiones y más de una como la de Ayacucho, permitiría que las condiciones en que se formulaban políticas y propuestas legales como sería después la de Conscripción Vial, tuviesen alguna razón de ser entre las medidas que apoyarían las elites y las autoridades ayacuchanas.

B.- HACER CAMINOS POR UN FERROCARRIL: ¿UNA SOLUCION FRUSTRADA?

Cuando ascendió Augusto B. Leguía al poder el 4 de julio de 1919 por medio de un golpe de Estado fundando lo que llamó el regimen de “La Patria Nueva”, la acción fue acogida con beneplácito, y en cierta medida con entusiasmo por parte de las elites de Ayacucho¹¹¹. El nuevo gobierno entonces pasó a formar parte con estos nuevos acólitos un tinglado de clientelismos, los mismos que se tradujeron luego en los célebres “congresos regionales”. En el

¹¹⁰ POZO, Manuel Jesús: “Ayacucho ¿Principia ya a tener vida económica?”. En Consejo Nacional de la Universidad Peruana (CONUP): HUAMANGA. Una Larga Historia. Lima. 1973.Pgs. 357-396.

¹¹¹ El Estandarte Católico. Editorial.18-8-1919.

caso de Ayacucho éstos creyeron concretar sus aspiraciones de mejora económica y hegemonía política, proclamando la siempre reiterada autonomía en el manejo de sus asuntos domésticos, a cambio del indispensable apoyo político de la región al régimen para mantenerse en el gobierno del Estado.

Así personajes de la elite terrateniente e intelectual formarían parte del gobierno sea como autoridades, representantes dentro del gobierno local, regional o incluso nacional¹¹². Con ello se daba la posibilidad de manejar del modo más autónomo posible sus propios recursos para lo que mejor les pareciese. La política vial que hasta ese entonces se había centrado como tarea primordial de La Patria Nueva fue recibida con creciente expectativa por parte de la provincia.

La principal intención de las elites de Huamanga era conectar a través de eficientes vías de comunicación la zona central de la sierra (Huancayo) con Ayacucho, Huancavelica y Apurímac; con estas vías se facilitaría también la explotación de los recursos naturales de la ceja de selva¹¹³. Para eso uno de los proyectos de mayor envergadura que hizo crecer las expectativas desde años atrás fue el ferrocarril que debía unir precisamente las zonas mencionadas anteriormente. Las exportaciones de trigo, alcoholes, cacao, coca, etc. se verían favorecidos enormemente junto a las haciendas que las producían.

El proyecto que manejaba el gobierno central y el cuerpo de ingenieros de Lima desde 1870 contemplaba efectivamente la creación de esta zona de tránsito mercantil por una vía ferroviaria. En 1907 se hicieron los primeros estudios y en 1913 se dieron por satisfactorios sus costos. Esta vía que en un principio constaba de 160 Kms. y que luego se amplió hasta el Cusco en 600 Kms, no llegó nunca a su destino programado en su primera etapa. En Pampas se desvió hacia Huancavelica. La poderosa influencia de otro prominente

¹¹² Salvador Bravo Bornas fue presidente de la Junta departamental en este periodo y no solo era terrateniente también era abogado. Hipólito Vivanco, fue director del oficialista periódico La Abeja. Artemio Añaños era un terrateniente que llegó a ser el depuesto alcalde de Ayacucho y posteriormente sería diputado por la provincia de La Mar por varios años. Pío Max Médina, terrateniente e importante senador, sería ministro de Fomento entre 1923 y 1925, auspiciando la construcción de la carretera Huancayo- Mejorada- Ayacucho.

¹¹³ El Granito. Revista Quincenal. Organo de la Sociedad de Preceptores de Ayacucho. Ayacucho. Año I, #13; 15-1-1912.

leguista del sur peruano, Celestino Manchego Muñoz, que fue también ministro de Fomento de este régimen, con apoyo de las elites huancavelicanas y en especial de los mineros de Castrovirreyna, le habían “ganado la mano” a la confiada y débil elite ayacuchana¹¹⁴.

Lo que era un tropiezo en el corto plazo no podía convertirse sin embargo en un obstáculo insalvable para buscar la integración por otras vías, pues la crisis económica y la pobreza amenazaban despoblar a la provincia, necesitaban de caminos y los que contaban como caminos de herradura podían servir como las más adecuadas vías de acceso desde Huancayo hacia Ayacucho - que sumaban 304 klms. según Edgardo Portaro.1930:12- y de aquí hacia los interiores del departamento y hacia otros departamentos¹¹⁵. La alternativa latente estaba en los caminos y de ella debían partir las soluciones:

*“De Ayacucho deben partir buenos caminos de herradura hacia todos y cada uno de los distritos de la provincia del Cercado, para fomentar en ellos el trabajo, y las diversas transacciones que ofrece el plan de los negocios. La apertura de caminos nuevos o la refacción concienzuda de los actuales, no solo sería de utilidad para las secciones distritales de esta provincia, sino para todas aquellas para las cuáles son ruta obligada. La mayoría de estos, no son únicamente distritales, sino provinciales los unos y hasta departamentales los otros; que facilitan el intercambio y las relaciones comerciales entre Apurímac, Ica y Huancavelica”*¹¹⁶

Estas aspiraciones se definieron mejor con la política de vialidad implementado por el gobierno. En lugar del ferrocarril que no pudo otorgarle ofreció construirle una carretera, la misma que por otro lado conmemoraría los cien años de la batalla de Ayacucho (no sabemos si a esta obra se la trataba

¹¹⁴ Complotaron contra este proyecto los propios intereses del Estado y de la tecnocracia limeña que veían en esta desviación de la ruta original una mayor posibilidad de integración regional entre el centro y el sur andino. Según ellos el comercio activo de Huancayo y la minería huancavelicana ayudarían a Ayacucho a rebajar los costos de transporte o fletes que la exigua producción del departamento no podía cubrir por si sola. En: La Vialidad. Revista de Caminos. Lima. 30-1-1918 y 15-4-1918. También: El Estandarte Católico: 20-12-1918.

¹¹⁵ Una revisión completa de los caminos de herradura disponibles en las provincias del norte del departamento hacia la capital suman algo más de 500 klms. (Huanta distaba de la capital en 30 klms, Huamanguilla 15; en La Mar: Quinua 20, Tambo 40, San Miguel 53; en Cangallo: 58, Chupac 16 y en Huancapi: 88. Mientras que los que venían por ejemplo de Huancavelica sumaban 440 klms, Lircay 485 klms. y Julcamarca 575 klms. Véase Segundo Briceño: Itinerario general de la República del Perú. Lima.1921. Pgs. 62-64,30.

¹¹⁶ La Hormiga. Círculo de Obreros Católicos. Ayacucho. 30-9-1920.

exactamente como obra monumental o vía de acceso para los ilustres visitantes de esta magna fecha que hicieron el viaje en automóvil). Para impulsar mejor esta obra se contaría en la cartera del ministerio de Fomento al importante senador por Ayacucho Pío Max Medina. Bajo su supervisión Ayacucho fue el primer departamento en donde se aplicó con todas las dificultades del caso una mita decretada por ley para la construcción de la carretera Huancayo- Mejorada- Ayacucho, que debía unir a tres departamentos (Junín, Huancavelica y Ayacucho)(DIEZ CANSECO, E.1929: 71).

Con el marco legal dado en la ley de conscripción vial el alcalde provincial Arístides Guillén; el juez en primera instancia Humberto Giles, el director General de Trabajos Justiniano Valdivia, se harían cargo junto al síndico de gastos y el jefe militar provincial, de llevar a cabo las coordinaciones para formar la Junta Vial de la provincia e iniciar las movilizaciones laborales. Mientras tanto en los distritos serían los alcaldes (elegidos por el poder Ejecutivo provincial según ley 4012 del 31-12-1919) los mismos que presidirían las juntas viales locales y los que se encargarían de movilizar a los conscriptos a las obras de sus propias localidades.

El plan de construcción de caminos tenía previsto unir a Huancayo, Pampas y Mejorada en Huancavelica con Allcomachay en el límite de Ayacucho la que constituía en su totalidad 214 klms, una parte de la carretera longitudinal de la sierra central, hasta llegar a la capital departamental de Ayacucho(67 klms) y extenderse hasta el puente Pajonal en el límite con Apurímac (110 klms) (PORTARO, E.1930:10-13). Entre tanto las cinco provincias del norte departamental (Huamanga, Huanta, La Mar, Cangallo y Víctor Fajardo) se conectarían entre sí y a la gran vía central con carreteras secundarias que tendría en su capital un punto de bifurcación tanto a la ceja de montaña ayacuchana y apurimeña como a la costa por el puerto de Pisco vía Castrovirreyna (la cuál contaría con la opción del ferrocarril). Para lograr consolidar este plan de caminos se iniciaría la construcción de la que sería la carretera del “centenario de la batalla de Ayacucho”, pues se tenía programado concluirla para las celebraciones de esa memorable fecha en 1924.

Desde el primer momento la población masculina estuvo dispuesta para el trabajo de las carreteras, ya desde 1921 las inscripciones de los conscriptos estuvieron al día para su lanzamiento a las obras. Sin embargo los datos que disponemos de ellos son incompletos, sobre todo para los años en que se construyó la carretera longitudinal en este periodo, y constituye un indicativo de lo mal que se llevaba la administración pública en provincias y aún en la capital. Adriano Araujo, basándose en las fuentes del Archivo Departamental de Ayacucho, nos proporciona algunas cifras al respecto para ciertas poblaciones y ciertos años que presentamos en el siguiente cuadro sintético

CUADRO VII

CONSCRIPTOS VIALES POR DISTRITOS Y AÑOS EN HUAMANGA

DISTRITO	Nº DE CONSCRIPTOS VIALES POR EDADES Y AÑO							
	1922 (18-21)(22-49)(50-60)TOTAL				2º semestre de 1927 (18-21)(22-49)(50-60)TOTAL			
ACOS-VINCHOS	76	585	116	777	14	151	37	202
CERCADO					370	695	165	1231
CARMEN ALTO					8	67	7	82
TAMBILO					61	318	84	463
SN PEDRO DE CACHI					34	203	48	285
SOCOS-VINCHOS					3	28	13	44
QUINUA					33	438	78	549
SANTIAGO PISCHA	1009							
CHIARA					112	220	15	247

FUENTE: Archivo Departamental de Ayacucho (ADAY). Prefectura. Citado por ARAUJO, A. 1989: 53-54, 121-124.

* Existen mas datos pero cruzados con el censo de 1940, las posibles proporciones resultan poco fiables.

* Para el año 1927 aparece 975 conscriptos redimidos del servicio por haber pagado su respectiva cuota.

A partir del censo de 1940 podemos establecer con los datos de edades para la provincia huamanguina, dentro de los parámetros legales establecidos, una retrospección de la posible cantidad existentes de conscriptos como mano de obra disponible (Véase Anexo IV). A saber ellos eran 9990 personas

afectadas por la ley, lo que supone de hecho que no todos los afectados por ella se movilizaron a los servicios por razones que iban desde lo legal hasta los privilegios, omisiones y corrupciones que imperaban dentro de un endeble sistema de administración controlado por las propias autoridades locales. Cruzando estos datos con la repartición proporcional de población masculina que nos presenta el anexo V de este mismo censo, observamos que la distribución de la población conscripta iba con el distrito de Ayacucho en primer lugar; Socos Vinchos, segundo; Tambillo, tercero; Acos Vinchos, cuarto; Santiago de Pischa, Quinua, Chiara y Carmen Alto con los siguientes menores porcentajes de participación.

Pero volviendo al cuadro VII, las cifras de estos dos años (1922 y 1927) son significativas porque se refieren tanto al momento previo como posterior a la construcción de la carretera del “centenario”, y una primera observación entre lo que muestra este cuadro y lo que se supone debió corresponder movilizarse según el número de conscriptos por distritos, reafirma nuestra visión de lo malo que era la administración local con los recursos humanos. La pésima redistribución de responsabilidades por circunscripción así también nos los muestra¹¹⁷. Distritos como Socos Vinchos y Quinua no tenían siquiera a la mano un ejemplar impreso del reglamento que debían aplicar

*“Suplicándoles ordenar (a las autoridades de la capital), se expida los correspondientes que estando ya en preparativos, para comenzar con el trabajo vial de este distrito necesitamos una ley vial, o en falta de este debe darse alguna instrucción la forma de mandar los trabajos, la fecha de multa y omisos”*¹¹⁸.

La cantidad de conscriptos establecidos desigualmente, al parecer, entre distritos iba pareja con la desorganización de la asignación de trabajos que debía cada autoridad o representante local hacerse responsable. Al parecer no existía un claro deslinde entre las funciones que establecía la ley como tal, de otros tipos de trabajos que por costumbre se habían realizado por esos años

¹¹⁷ Observación anotada también por el ministro de Fomento, Ernesto Diez Canseco, cuando se refería a la construcción de la carretera central ayacuchana. (DIEZ CANSECO, E. 1929:71).

¹¹⁸ ADAY: Municipalidad. Quinua. 1921.Leg.16. Cit. Por ARAUJO, A.:43.

“Entre el municipio de Ayacucho y los personeros de las comunidades indígenas que pueblan los diferentes distritos de esta provincia, por un pacto que se realizó, por el que se zanjaba equitativamente el viejo conflicto entre esas dos entidades que tenían que reconocer el tipo de jornal exigido por los personeros o autoridades como remuneración y no dando el debido cumplimiento en dicho pacto, se hizo imposible enviar peones....

(mientras que) las autoridades políticas locales pretendieron imponer a la mencionada corporación el abono del jornal a los obreros indígenas”¹¹⁹.

No estamos seguros que se refiriese propiamente a la ley vial; lo que sí estamos seguros es que para cualquier obra de infraestructura que requiriese la participación de las comunidades sea para las capitales de distrito o de la provincia, era imprescindible que los acuerdos definiesen los términos de participación de ambas partes. Solo que algunas veces las autoridades políticas no los tenían muy en cuenta

“...acerca de la continuación del trabajo del puente de cal y de piedra sobre el río Cachi en el pueblo de Vinchos, capital del distrito(...)me constituí en este distrito(¿el subprefecto?) y después de haberme cerciorado oficié también a mi despacho, avisando que se encontraba en abono la refacción de dicho puente(por los pobladores) y aún manifesté que la creciente de los ríos Racra Chacra, el Cachi amenazaban un próximo peligro; (por)lo que traería consigo sogas, reatas y maderas en calidad de alquiler, viendo que mis gestiones ante mi inmediato superior o no tienen o no alcanzan una real efectividad y que continúan (sin embargo) abonando al indicado trabajo...”¹²⁰.

Para las comunidades campesinas aún cuando las autoridades no cumplían con su parte, eran asumidas como parte de su reproducción social el participar en las construcciones de esas obras de infraestructura, tanto como lo hubiese sido para las labores agrícolas o sus festividades (GOLTE, J. y DE LA CADENA, M.1983(22): 9-16), solo que éstas se hallaban circunscritas a la jurisdicción política de un gobierno estatal que ensambló una ley de carácter nacional a su reproducción para beneficio del resto de la sociedad. Siguiendo esta lógica es que podemos comprender por qué a veces estos incumplimientos que podían ser frecuentes por parte del gobierno estatal eran lo que menos

¹¹⁹ ARAUJO, A.:154.

¹²⁰ ADAY: Prefectura. Leg.07.1928. Cit. Por ARAUJO, A.:86.

afectaba a las movilizaciones laborales, más aún podían los campesinos conscriptos suplir esas deficiencias de abastecimiento con sus propios recursos comunales o de los pequeños distritos llegando a otorgárselos incluso voluntariamente. Varios testimonios al respecto así lo indican

“los distritos de Chiara y Santiago de Pischa, luego que los gobernadores se comprometían a enviar loetas o piedras labradas para la pavimentación de las calles de la ciudad,..., con 15 a 20 acémilas, por encargo de la autoridad distrital para quedar bien con las autoridades de la ciudad (cita texto de oficio) “en el presente oficio entregará en ese superior despacho 14 cargas de loetas y con peones, conforme a la lista adjunta, permitiéndome (el gobernador) en significarle que dichas acémilas son tomadas de los pastores de la comunidad y como tales exige el alcalde de este consejo distrital”¹²¹.

“Los gobernadores de Acos Vinchos y Tambillo, con el acuerdo de los alcaldes municipales de los distritos, con respecto de los gastos que ocasionaron la reparación del puente de palo de Ccollpa Huayco, corrían a cargo de los dichos distritos, de la carencia de maderas apropiadas para la base del puente y la reparación del mencionado puente; que el alcalde municipal de Tambillo para que diera un desembolso para los fondos que corrieron para la compra de material. Los vecinos de Tambillo por el patriotismo que tienen (al país) obsequiaron maderas para construir el puente proporcionando así maderas para construir..., tratándose de una obra de necesidad para los distritos y que corre a cargo del consejo municipal distrital”¹²².

¹²¹ ADAY: Municipalidad. Leg. 40.1922. Cit. ARAUJO, A.:92. Cabe decir que parte de las responsabilidades que tenían las poblaciones como conscriptos (y también con las autoridades locales) estaba en participar en la urbanización y embellecimiento de la ciudad para las fiestas del centenario.

¹²² ARAUJO, A.:92-93. Aunque las propias autoridades microlocales y comunales podían decir a sus representados que trabajaban para el bienestar de la comunidad, no faltaron las voces que aprovechaban de esta situación para requerir algunos favores personales que consolidaran su propio poder o privilegios al interior de la comunidad. Buscar un apoyo y una legitimidad externa a la comunidad era la contraprestación importante que estos dirigentes esperaban de las autoridades políticas mayores, éstos últimos lo sabían y no perdieron la oportunidad de manifestarles sus agradecimiento vinculándolos más a su servicio y a su clientela política.

“Los que aparecen en la relación adjunta son alcalde, regidores, alguaciles de la comunidad de Ancchachuasi quiénes con todo patriotismo han contribuido a la reunión de los conscriptos que han prestado sus servicios, manteniéndolos durante los días de trabajo, con la alimentación de primera necesidad, suministrándoles diariamente almuerzo y comida y por consiguiente es muy justo que se les otorgue la boleta de la conscripción vial, que les sirve de estímulo, sirviéndose disponer que continúen en su mismo cargo”(ADAY:Mun.AL.10R. Leg. 34. 1927. ARAUJO, A.:100).

Los mecanismos legales que los “tecnócratas” plantearon cuando propusieron que fuesen las propias autoridades locales las que se encargarían de hacer cumplir la ley con “celo”, y obtener de ese modo para beneficio del estado parte de la fuerza de trabajo que se obtenían en las mingas, demostraban en principio que el dispositivo legal estaba en un camino correcto de funcionamiento. Pero junto a los entusiastas campesinos por prestar sus servicios para las obras se encontraban también los hacendados que ponían de su parte herramientas, materiales, alcohol, coca y, claro está, vialistas para las faenas

“El presidente de la Junta Vial provincial, se dirigió a los gobernadores de los distritos, para que mediante sus tenientes gobernadores y subalternos, procedan a notificar a todos los indígenas, incluyendo a todos los trabajadores o peones de las haciendas de su jurisdicción para que participen en el trabajo carretero de La Mejorada”¹²³.

El movimiento de solidaridad general y nacional que tanto se había enfatizado en torno a la construcción de carreteras y la ley parecía tener asidero en Ayacucho, al menos eso decía el ministro de Fomento, Pío Max Medina, al congreso de 1925

“Merece especial mención el esfuerzo de las comunidades de toda esta sección territorial, con cuyo eficaz concurso ha podido darse cima a la obra...”

Demás parece exponer el poderoso influjo que ha de tener esta carretera en el desenvolvimiento de los departamentos de Huancavelica y Ayacucho y el incremento de Huancayo como centro comercial de esa región”¹²⁴.

C.- AL FINAL DEL CAMINO

En el Ayacucho de la década de 1920 de este siglo, la modernización de las redes viales era una alternativa de salida y progreso al estancamiento y aislamiento de este sector del departamento. La posibilidad de progresar tanto para las elites de la urbe, los pueblos campesinos y las haciendas, era un deseo que probaron sobradamente con sus actos frente al cumplimiento de la ley de conscripción vial. Para los pueblos y comunidades especialmente, representaba

¹²³ Ibidem.:98.

¹²⁴ MINISTERIO DE HACIENDA: Memoria del Ministro de Fomento al Congreso ordinario de 1924. Lima. Edit. La Opinión Nacional. 1925.Pg. 348.

un reconocimiento de que sus posibilidades de contribución al bienestar, aunque limitadas por sus tecnologías, eran útiles para el resto de la colectividad provincial y aun nacional. Los mismos hacendados sentían que podían hacer algo más que dar a sus campesinos para las obras y colaborar en lo que creían favorecería no solamente sus intereses sino también de la región. El inicio de la carretera de Ayacucho - Quinua – Huanta - ceja de selva en Apurímac en 1922, demostró que entre ambos estamentos y las autoridades podía haber efectivamente intereses comunes para trabajar por un fin determinado

“Para la construcción de la carretera hacia Huanta, los hacendados (e) inclusive muchos indígenas del pueblo de Pacaicasa, pidieron autorización a la subprefectura, a fin de que el camino carretero pase por la hacienda “Orcasitas” pasando por la hacienda del mencionado pueblo, cuya distancia hasta la hacienda era 500 mts (cita el autor) .”siendo primordial deber de todo patriota secundar para el progreso de nuestra región, abrigo la esperanza de que usted (subprefecto) autorizará a lo que solicitan los vecinos de Pacaicasa”¹²⁵.

En 1926, terminada la primera etapa de la carretera del “centenario”, se reiniciaron efectivamente los trabajos en este sector y el que iba a Andahuaylas; en tanto que la carretera que iba a Castrovirreyna en Huancavelica no se iniciaría hasta 1929.

Sin embargo, simultaneo a esta aparente capacidad para entenderse y ponerse de acuerdo para emprender obras viales, se había estado dando una serie de hechos que mostraban que la ley 4113 no estaba funcionando como habían esperado sus impulsores.

En principio porque los contingentes se “agotaban” rápidamente en el cumplimiento de la misma. El promedio de trabajadores diarios que asistían a las labores de la carretera “centenaria” a principios de 1923 - en que se inició la construcción de la misma en su primera fase terminándose recién hacia 1929 en su última etapa -, agrupaba a 60 trabajadores. En 1924 el promedio aumentó con el aporte de Huanta a 112 vialistas diarios, aumentando en noviembre a 120; en octubre de 1929 se llegó hasta la cifra récord de 450 vialistas con 37 operarios diarios, lo que incluía mano de obra fuera de la jurisdicción asignada a la

¹²⁵ ADAY: Pref. Leg.13.1924-1929. Cit. Por ARAUJO,A.:100, 115.

carretera¹²⁶. Los testimonios al respecto muestran lo que aparentemente era un mal manejo de los conscriptos para las obras, lo que hacía que faltasen para la continuación de las obras en un mismo periodo y agravándose cuando de por medio no había un eficiente manejo de las inscripciones, aumentando así el número de omisos

“La falta de vialistas también afectó el mayor desenvolvimiento para la construcción del camino, que en estos últimos días recorridos la mejor parte de esta villa (Quinua) de casa en casa, con el objeto de notificar a los comuneros para que se alistén para el trabajo vial, que se comprende de estas a las montañas, en esto encontramos que toda la gente tienen sus recibos que comprueba lo que han trabajado y los pocos que no han trabajado, en esta semana van cumpliendo; para la otra semana, ya no tenemos gente”¹²⁷.

Hasta aquí no resulta difícil establecer cuáles serían los efectos de un mal uso de mano de obra en la construcción de caminos como por ejemplo el retraso de las mismas, su derrumbamiento prematuro ante las lluvias o que se convirtiesen en vías peligrosas como la famosa “carretera de la muerte” en el tramo Huancayo-Huanta- Ayacucho (RIVERA PALOMINO, Jaime.1971:179-181; DEL PINO, Juan J.1944:2).

Las consecuencias obviamente eran un incremento de las exigencias de trabajo para la masa conscripta que si cumplía. En el capítulo 5 establecimos como Prospero Ferreyros, ingeniero a cargo de las obras viales en Ayacucho, proponía en aquella Conferencia Técnica Nacional de Carreteras como un sistema de eficiencia relativa de la mano de obra para la ruta Ayacucho-Cangallo- Huancapi, traería algunos beneficios de ahorro financiero al fisco y a al propio departamento. Esta situación obviamente no se planteaba sin aquellas sobre exigencias; para la ruta principal que iba de Pampas a Ayacucho, por ejemplo, proponía algo más sofisticado en cuanto al uso eficiente de la mano de obra disponible.

Decía entonces este ingeniero que la asociación de tres factores: rendimiento muscular (no decía en función de que esfuerzo y resultado de qué condiciones de trabajo), el kilometraje por construir de Pampas a Ayacucho (que

¹²⁶ ARAUJO, A.:103.

¹²⁷ ADAY: Mun.Leg.34. 1926. Cit. Por ARAUJO, A.:105.

constituían un total de 254 klms)y el número de vialistas proporcionados al trabajo (que eran muy oscilantes según lo visto antes), permitirían concluir los 110 klms faltantes aplicando el art. 7 en 343750 tareas. Lo real es que no solamente había que cumplir tareas de trabajo vial estrictamente, había que agregarle las tareas de nivelación de la plataforma y la apertura de cunetas y peralte de curvas equidistantes entre sí, construir desagües y acequias que convergieran transversalmente con la carretera para protegerlas de las lluvias, corregir los lechos de deformaciones y depresiones y defender los terraplenes que estaban en medio de los cortes y evitar la erosión por el agua construyendo para eso muros de contención; tareas todas estas que en conjunto sumarían 464063, pero que a ello se agregaban las dificultades propias de los terrenos de altura, que en la experiencia de un trimestre anterior a 1929, deducía la necesidad de repartir un total de 491563 tareas entre lo que ya vimos era una decreciente capacidad de asistencia de vialistas. Según los optimistas cálculos del ingeniero Ferreyros, la duración de estas faenas, infringiendo el artículo 7 porque se "jalarían" conscriptos Cangallo, que sumaban 5000, más los otros 2000 de Huamanga que se suponían debían cumplir con el trabajo en las carreteras (1000 en la clase A y 2000 en B); se proyectaba que las obras durarían 6 años y 4 meses, ahorrándose por consiguiente 100 mil soles en esa vía (CTNC. T.II: 74-75).

Más difícil en cambio resulta establecer las causas del incumplimiento de un buen sector de hacendados en determinadas épocas para enviar sus peones como sucedió en 1928. Igual se podría decir de algunos pueblos que por motivos no muy claramente establecidos, según podemos ver en el cuadro VIII, se rehusaban a proseguir con sus prestaciones de servicios viales o de otra índole en determinados momentos.

CUADRO VIII

POBLADOS, HACIENDAS Y REPRESENTANTES POLITICOS SOCIALES NO ASISTENTES A LOS TRABAJOS DE CONSCRIPCION VIAL EN HUAMANGA.

DISTRITO	CATEGORIA	NºHABTS	REPRESENTANTE	FECHA	MOTIVO
ACOS-VINCHOS	Hacienda	730	Gobernador	1921 1927	Temor a la ley Reclamos contra la ley
Urpay	“	594	Angela Saez(vda.)	1928	Desconocido
Matará	Pago (¿?)	151	Victoria Mújica	“	“
Matarilla	Hacienda	190	Arturo Arriaran	“	“
Huancarama	“	62	María Gálvez	“	“
Paucarpata	“	12	Artemio Añaños	“	“
Ccano(bamba)	“	120	Absalón Medina y Pio Max Medina	“	“
Andaraccay	“	149	Ismael y Teresa Viaccava	“	“
Ustuna	“	66	Alejandro Ruiz	“	“
Huayhuas(y)	“	112	Carlos Montes de Oca Elvira Muñoz	“	“
Ayahuanco	“	85	Jacinto Soria	“	“
Paucarpatilla	“	54	Victor Gálvez	“	“
Pampahuerta	“	30	Estanislao Morote	“	“
Huamancocha	“	30	José Hernandez	“	“
Lucaspata	“	45	Rafael Velarde	“	“
Cuchicancha	“	207	Gregorio Morote	“	“
Huico	“	38	Julio Morote	“	“
Nisperinoyocc	“	36	Modesto Nieto	“	“
ChaupiOrcco	“	61	José Alarcon	“	“
Parca Huanca	“	154	Pablo Huaman	“	“
Tallana	“	37	Familia Ruiz	“	“
CcollpaHuayco	“	205	José Tinco	“	“
Picchapuquio	“	89	Felix Ursena y	“	“
Chasquicata	Pueblo(¿?)	61	Modesto Nieto	“	“
SANTIAGO DE PISCHA	Pueblo	112	Varayoc	1920	“
SOCOS-VINCHOS	“	2180	Gobernador	“	No envía peones
Paccha	“	923	¿Representante indígena? No especifica Gobernador	1930 1920 1922	Contra la ley vial No envía peones No quieren trabajar
Anchacchuasi	“	381	Población Indígena Varayoc Alcalde y concejales	11 de enero de 1925 1920 1927	Deserción y ataque al gobernador de Ancchac huasi No envía peones Condiciona trabajo a entrega

					de boletas viales
--	--	--	--	--	-------------------

FUENTE: ADAY: Cit. Por A. ARAUJO. 1989: Pgs. 155-156. Ministerio de Hacienda y Comercio. 1944: Ica, Huancavelica y Ayacucho. Vol. VI.

Resulta curioso que quiénes más incumplían con la remisión de conscriptos a los trabajos en las carreteras fuesen los hacendados y latifundistas; los pueblos campesinos y sus autoridades tampoco salen de esta categoría. Pero en ambos casos resulta cierto que el hecho de incumplir no significase necesariamente oponerse a la ley misma. Entre los campesinos conscriptos esto resulta más cierto cuando sus propias autoridades: gobernadores, alcaldes y autoridades comunales eran los que impulsaban las movilizaciones laborales porque creían que eran beneficiosos para sus intereses. Un oficio del gobernador de Tambillo al subprefecto de Huamanga fechado casi al final de la vigencia de la ley (5 de diciembre de 1929) nos muestra la división de actitudes que primaban con la ley 4113:

“Señor Subprefecto:

La queja de los comuneros de Tambillo es completamente infunda(da) pues no es cierto que se les exige trabajar a pesar de estar adelantada (la) ley vial por el año de 1930.

Lo que ha habido es que por orden de esa superioridad he exigido el trabajo de los omisos, que aún no han cumplido sus servicios hasta la fecha conforme a los llamamientos respectivos.

A otros les he comprometido personalmente; por medio de la persuasión para que cooperen en la refacción del puente Huantas, ordenada por la Dirección de Vías de Comunicación, sea a cuenta de su servicio vial. Muchos han prestado su contingente con este fin, como le consta a usted señor subprefecto, estas medidas he tomado también en vista de los oficios que usted me dirigió con fechas 5 i 12 de noviembre i 2 de los corrientes.

Los quejosos son precisamente los que se niegan a cumplir la ley vial bajo todos sus aspectos.

Es cuánto puedo afirmar a usted en obsequio a la verdad.

Tambillo, 5 de diciembre de 1929.¹²⁸

Situaciones como las expresadas por el gobernador de Tambillo son sintomáticas en la capacidad que tenían aún estas autoridades campesinas para imponerse en sus propias jurisdicciones, más teniendo en cuenta que ellos

¹²⁸ AGN: Ministerio del Interior. Prefecturas. Ayacucho. 5-12-1929.

mismos no estaban exentos de contar con oposiciones en sus pueblos y comunidades. Ello confirma la idea que al igual que podían contar con la convicción para exigir a sus poblaciones cumplir con las leyes, los tuviesen también para oponerse ante lo que ellos hubiesen considerado abusos por parte de las autoridades mayores, como por ejemplo acudir a las faenas en temporadas de cultivo y cosecha, lo que estaba prohibido por Resolución Suprema expresa del 16-5-1921. En un artículo del importante diario “La Hormiga”, el autor enfatizaba al respecto, que para las reparaciones que debían realizarse en la carretera Mejorada – Ayacucho a raíz de las lluvias, debía considerarse antes que nada la situación de los campesinos, puesto que sería inoportuno continuar una movilización laboral de los conscriptos (sin un aviso correspondiente para esta obra importante) en momentos que afectaría sus labores agrícolas. El articulista exhortaba a entender a las autoridades viales las razones de su actitud con respecto a los vialistas

*“más bien pasada ya la escasez de lluvias, la oportunidad para hacerlo sería pasada esta temporada porque los braceros que trabajan ahí(en la carretera) necesitan el descanso natural que requiere el enervamiento fisiológico de suyo fuerte, por una parte, por otra, es justo i racional que aquellos mismos elementos se dediquen a la atención de sus propios quehaceres e intereses, por cierto tiempo abandonados, cumpliendo así el imperioso deber de velar por la subsistencia, apremiante siempre y sombría cada vez más.”*¹²⁹

Aún cuando muchas de las denuncias registradas tienen ese origen, era porque consideraban que no se procedía tanto lícitamente o en función de los intereses de la comunidad (KAPSOLI, W. y REATEGUI, W. 1972: Cuadro 5). De allí que hasta las instituciones de defensa pro- indígena de la urbe ayacuchana se encargarían de protestar y defenderlos de la autoridad oficial o informal (terratenientes, gamonales). Sin embargo la ley de conscripción vial

¹²⁹ La Hormiga. Organó del Círculo de Obreros Católicos del Perú. Ayacucho. 24-1-1925. También en el semanario: Estandarte Católico. Organó del Obispado de Ayacucho. 17-3-1927. La protesta de instituciones importantes y proindigenistas era una constante en la vida ayacuchana, pero en ninguno de los casos se oponen a la vigencia de la ley sino a los abusos que se hacían en su nombre, como por ejemplo llevar a los conscriptos de Socos Vinchos y Chiara a las alturas de Huanta y exponerlos al paludismo, sin el pago que les correspondía y sin el debido sellado de las boletas ni la alimentación adecuada.

aún cuando resultaba en manos de las autoridades locales un medio de explotación esta tenía siempre una razón de ser justificable.

Resulta entonces curioso porque siendo la ley 4113 o del servicio de carreteras tan importante para la región, las elites, los terratenientes residentes o no de la urbe y la población campesina, había actitudes tanto de aceptación de sus fines entre todos como latentes actitudes para incumplirla. Para los terratenientes del entorno rural también es muy difícil precisar los motivos explícitos de tal conducta dado los pocos datos que disponemos, no descartamos sin embargo que para ellos les era siempre más fácil evadir la ley cuando sentían que no les era más útil que sus tradicionales mingas en las cuáles ellos mismos imponían la finalidad de cada trabajo¹³⁰.

Para los campesinos en cambio que era la mano de obra principal en esta ley, existía la necesidad de cumplirla no solo por lo que podían esperar del derecho oficial de las autoridades para declararlos omisos, perseguirlos y forzarlos con cárcel o multas; ellos también sabían que era la única oportunidad que tenían hasta ese momento para que teóricamente trabajasen solidariamente en cosas en la que todos podían beneficiarse de algún modo¹³¹. Para los campesinos, un dispositivo como éste podía incluso significar revalorizar que su *modus vivendi* - por más “incivilizado” que podría aparecer ante la autoridad legítima -, podía ser útil a la nación y a la región pero más aún para ellos mismos si observamos que era una población creciente, joven y con expectativas (Véase anexo IV), tal como lo dijera A.B. Leguía en uno de sus discursos.

¹³⁰ Los mismos campesinos en estos casos podían sentirse “más solidarios” a los fines de sus gamonales que al fin y al cabo era con quiénes convivían y conocían sus necesidades, que a autoridades de un lejano estado o capital provincial que solo les exigía mano de obra a modo de contribución para trabajar en cualquier lejano punto de la región. Algo similar ocurrió en la carretera Nazca-Puquio de esta última población, aunque sin un gamonal de por medio (AGNP: Ministerio del Interior: Prefecturas. Ayacucho. 1927).

¹³¹ Es en este contexto que irían apareciendo en la región ayacuchana, entre las clases medias y artesanas urbanas, las principales exoneradas del cumplimiento de la ley 4113, instituciones pro-indigenistas que reclamarían la protección e incorporación del campesinado indígena en la vida nacional. En 1923 se formó “La Liga de Defensa de los derechos del Hombre”, la cuál se caracterizó por defender a los indígenas además de reivindicar el progreso de la región (ARAUJO, A.1989:157-163).

Para las elites de Lima, impulsora de la ley, ésta era una realidad. Ella si bien "fomentaba el progreso" agudizaba la explotación. Los indígenas no podían ser ignorados por más tiempo: la creación por parte del gobierno leguista de la sección de Asuntos Indígenas al interior del ministerio de Fomento(D.S.12-9-1921), del Patronato de la Raza Indígena conformado por notables, el clero y el gobierno y la incorporación de artículos en la constitución protegiéndolos de las enajenaciones era una opción de incorporación dentro de la legalidad estatal en el largo plazo

“Así pues la unidad de nuestro pueblo diseminado en tan vasto territorio, y que por sí solo tiene potente coherencia social para vivir independiente, no debe ser resultado de una anexión de la sociedad indígena, impuesta por la fuerza de la justaposición(sic) forzada y a ciegas de colectividades autónomas, sino el resultado de una profunda lenta comunión entre los individuos de razas distintas que acaba por darles puntos de semejanzas, acercándoles entre sí, por un lazo más fuerte que el de sus propias colectividades originarias...el acercamiento y el olvido indispensables, a nuestro engrandecimiento, lo daría el camino, que extendiéndose y multiplicándose, se convertiría en el lazo material, uniendo a los pueblos de uno a otro confín del territorio. Ayudemos pues, a que germine y fructifique esta idea, protejamos al indio, instruyéndole, inculcándole el deber que tiene de trabajar, para su comunidad primero y para su patria después; enseñémosle que ensanche el sendero que él mismo abrió y que poco a poco se ha de convertir en carretera para eso, pidámosle los brazos que tiene, en lugar del dinero que no tiene. De este modo la costumbre regional reglamentada se convertiría lentamente en obligación nacional.”¹³²

Para los principales conformantes en las juntas viales (elites y autoridades provinciales y distritales), el cumplimiento de las disposiciones legales significó muchos problemas y provocaron a la larga que los abusos y excesos del servicio originaran protestas dados por la ausencia de una eficiente organización en el manejo de los recursos humanos, y fue así porque dentro de la debilidad institucional de la administración pública ellos mismos no estaban preparados para una tarea de tanta responsabilidad, sin embargo no era la única falla. En materia de expectativas y aspiraciones de la provincia y sus conscriptos tampoco cumplieron como la autoridad central o la población hubiera esperado de ellos.

¹³² OYAGUE, Carlos.1915:18-19. (Citado en el Cap. 3º. De este trabajo).

El tradicional carácter autoritario de las elites ayacuchanas completaba el panorama de una ley mal aplicada, la que iría quitándole razón de ser a su existencia práctica. Pues al parecer, y retomando al respecto las opiniones de los especialistas sobre modernidad política en Ayacucho, no formaba parte de la mentalidad de las elites huamanguinas, el reconocimiento social y político de la población indígena, ya que hacerlo hubiera significado poner en peligro las bases de legitimidad de su dominio regional (GAMARRA, J.1992(31): 109).

En las circunstancias que se aplicó la ley de conscripción vial en Huamanga, ella significaba que no solamente el sistema de poder y autoridad oficialmente constituido en torno a las juntas viales demostraba fallas en la administración de los recursos de una mano de obra tributaria indígena generando por eso malestar, sino que además tenían que confrontar la posibilidad de que el éxito de este programa traería consecuencias en la composición del poder local establecido¹³³.

Lo que más entonces debió sorprender al poder local era el hecho sabido que las vías de comunicación no sólo creaban beneficios económicos por la ampliación de circuitos comerciales sino que con una ley que auspiciaba su construcción por parte de la población local, se reordenaban también espacios de sociabilidad y autoridad que habían dominado hasta ese entonces a la región. Prospero Ferreyros, que no defendía a los caciques locales por impulsar una mejoría y eficiencia de los recursos humanos al movilizarlos en función de sus intereses y por más partidarios del regimen que fuesen, criticaba duramente sus deficiencias en el manejo de los contingentes viales. Si bien construir caminos interesaba a ambos sectores del poder (nacional y regional), ésta no era ya una tarea que impondrían arbitrariamente las autoridades locales tal como lo habían hecho hasta ese momento al margen de cualquier legalidad reconocida. Tendrían

¹³³ Entre los medios creados por el regimen leguista para reforzar el ámbito de la autoridad provincial y regional de las clientelas políticas que afectaban la aplicación de la ley de conscripción vial, estaba el control directo que pudiesen tener sobre las autoridades municipales distritales aboliendo los sistemas de elección locales por las ternas propuestas y elegidas por estas mismas clientelas (ley 4012 del 31-12-1919). Sumada esta ley al reconocimiento explícito de quién se llamaría Síndico Legal o Representante de comunidad ante el estado peruano, se estrecharían más las obligaciones implícitas, ahora legalizadas, para un mayor compromiso entre las obligaciones que imponía el estado mediado por el poder local y las comunidades.

que contar siempre, y por más autonomía regional que proclamasen los clientes locales del gobierno, con los proyectos del Estado en materia de vialidad. Su intervención en la gestión administrativa y legal de las movilizaciones y los fondos disponibles para hacerlos estaban mediados además por mecanismos de supervisión estatal¹³⁴, aparte de contar con organismos civiles y estatales de defensa pro-indígena que vigilaban por sus derechos. Al parecer todos estos factores acentuaban las dificultades en las movilizaciones laborales a cargo de las autoridades locales que eran aumentadas por sus propia inoperancias y por los intereses microlocalistas¹³⁵. Pero era la población conscripta, indígena y campesina en su mayor parte, la que no estaba dispuesta a seguir trabajando en obras que por más beneficiosas que fuesen para toda la región, si no tenía una dirección capaz de reconocer que ya no trabajaban más en obras viales por su “consuetudinaria obligación” a la tradicional y nobiliaria autoridad regional huamanguina, o menos aún, cuando esta se presentaba por un extenso e inacabable lapso de tiempo, si no tenían nada importante que ganar en el proceso.

La ley 4113 era entonces una ley que implícitamente reconocía ciertas prerrogativas. Cumplir normas y reglamentos establecidos suponía protegerlos de exacciones tradicionalmente impuestas por las clases dominantes locales con la posibilidad adicional de reconocerles algunos beneficios. En ese contexto los conscriptos no perderían ese derecho adquirido en teoría por la ley 4113 ante viejas y ancestrales costumbres o conveniencias de las autoridades locales y aún del Estado cuando se desentendiese de ellos. Así la ley abría un nuevo espacio de reivindicaciones para las comunidades campesinas e indígenas que no estarían dispuestas a perderlas así nomás.

Capítulo 8º- CANTA: LA MARCHA AL ORIENTE¹³⁶

¹³⁴ M. Capuñay dice que la inversión del gobierno central para los 271 klms. de carreteras y los dos puentes que puso para Ayacucho estaban en 2286000 soles (CAPUÑAY, M.1951:197-199). Recordemos que las R.S. 30-3-1928 y 18-5-1928 limitaban también el manejo indiscriminado de los ingresos por redención vial mediante bancos e instituciones crediticias locales. (Texto de Leyes del Congreso Nacional:646-647).

¹³⁵ La cantidad de casos citados por A. Araujo así lo prueban. A. ARAUJO.1989: 145-146, 147, 154, 155-156, 168-169.

¹³⁶ Este capítulo se realizó gracias al auspicio del Seminario Permanente de Investigación Agraria (SEPIA) y a la fundación Friedrich Ebert. La primera versión de esta investigación fue

A.- Rebelión en Lachaqui: Carreteras sí; Autoritarismo no

El lunes por la mañana del 25 de abril de 1927, Hildebrando Escudero, subprefecto de Canta, recibió en su despacho una alarmante noticia: la población de la villa de Lachaqui, del distrito de Canta, se resistía a acudir a los trabajos de construcción y mantenimiento de la carretera Lima-Canta, en el sector del cerro El Chiringano, pues interrumpía el tráfico sobre el puente del camino. Modesto Mateo, teniente gobernador; Víctor Fuertes, agente municipal; y Germán Chirri, apoderado legal de la comunidad; todos miembros de la comisión vial de la villa, tenían que hacer cumplir una orden que el director de Obras Públicas hizo llegar por medio del diputado y presidente de la Junta constructora de Lima – Canta, Benjamin Patiño para que los distritos del cercado de Canta, San Buenaventura, Arahua y Lachaqui acudieran juntos a las reparaciones de dicho tramo¹³⁷.

Las autoridades de Canta y Lachaqui (subprefecto y gobernador de la capital y teniente gobernador, agente municipal y apoderado legal de la comunidad de la villa), habían acordado en principio hacer acudir a la población para dichas obras el día 17 de abril, es decir una semana antes pero los conscriptos se habían negado alegando encontrarse en labores agrícolas acordando posponer más bien los trabajos para el 24 de ese mes¹³⁸.

Ese día domingo (24 de abril) uno de los capataces llamado Fausto Ramón que ayudaba a movilizar a la gente para los trabajos, regresaba de Lima a la villa después de ser comisionado para Lima a consultar al comité pro- derecho indígena Tahuantinsuyo la legitimidad de la exigencia de las autoridades para los trabajos en dicho cerro. A excepción de ese hecho, parecía que no ocurriría nada inquietante; el mismo subprefecto decía que hasta el sábado 23 de abril la normalidad primaba por cuánto el apoderado legal de la comunidad Germán Chirri fue a pedirle herramientas y víveres para los trabajos¹³⁹. Pero ese domingo 24, Esteban Calderón, gobernador del cercado de Canta, recibió a las 11 a.m. un

presentado en el evento bienal SEPIA VII: “Perú. El Problema Agrario en Debate” realizado en la ciudad de Huancayo en agosto de 1997 y organizado por SEPIA, Universidad del Centro del Perú, Fundación Friedrich Ebert y SEPAR.

¹³⁷ AGNP: Ministerio del Interior. Prefecturas - Subprefecturas. Lima: Canta. 29 y 30-4-1927.

¹³⁸ *Ibidem*.

¹³⁹ *Ibid*. La Prensa 28-4-1927.

aviso extraoficial del vecino Domingo Salazar de parte del teniente gobernador, diciéndole que él y los tres gendarmes que le había puesto a su disposición habían arrestado a 16 personas; entre ellos a Adolfo Ramón, esposo de Celina Vicente, personajes importantes de la localidad, por rehusarse ellos y toda la población reunida en la plaza por Fausto Ramón, a bajar a los trabajos exigidos

“Las campanas de la iglesia fueron echadas al vuelo; hombres y mujeres, chicos y grandes; niños y ancianos, todos acudieron al llamamiento para escuchar al delegado a que nos referimos”¹⁴⁰.

Esta versión del diario La Prensa, coincide con la dada por el subprefecto

“Y manifestó que el pueblo en reunión celebrada en la mañana de ese día había resuelto no bajar por cuánto el delegado del comité pro-indígena Tahuantinsuyo, Fausto Ramón llegado de Lima, la víspera había manifestado que traía instrucciones del comité central para no acatar las ordenes de las autoridades, y, que por consiguiente, debía resistirse por todos los medios posibles, empleando la fuerza aún si fuera necesaria, y que contaba con el apoyo del comité central y otros elementos valiosos para su defensa...”¹⁴¹.

Una versión distinta en la forma de rehusarse de la población a bajar a los trabajos lo da la misma población

“El domingo 24 de abril, se presentó al pueblo el teniente gobernador señor Modesto Mateo con tres gendarmes pretendiendo obligar a los comuneros a bajar en las obras de la carretera. Pero hacía sino hace dos meses o sea en febrero, que la comunidad había trabajado por dos veces consecutivas de cuatro y tres días respectivamente en la misma carretera y esto se hizo presente a las autoridades que la comunidad había cumplido con la ley de conscripción vial. No era lícito pues que se le exigiese nuevas labores en el mismo semestre. Entonces se le hizo presente al señor ministro de fomento y al diputado por la provincia Dr. B. Patiño en memoriales presentados para el efecto. El teniente gobernador al ver que no era obedecido, apresó entonces y mandó encarcelar a más de 16 comunitarios, mandando inmediatamente a un gendarme para que avisara al subprefecto de lo ocurrido”¹⁴².

¹⁴⁰ La Prensa.28-4-1927.

¹⁴¹ AGN: Min. Int. Subpref. Canta.30-4-1927.

¹⁴² ABAD, Ramón: “Un Pueblo Masacrado”. En: Boletín del Centro Cultural - Deportivo “José Galvez” de Lachaqui. Vol.1. Año 1. Canta. 1961. Pag. 13.

Al día siguiente subieron el subprefecto y el gobernador con cinco gendarmes más para apoyar e imponer el orden ya que el teniente gobernador y los tres gendarmes no podrían imponerse por sí solos al resto de la población

“existía un grupo de personas que estaban dispuestas a cumplir las ordenes pero no podían salir del pueblo, porque se les amenazaba inferirles graves daños en sus personas e intereses, el cumplir el acuerdo, por lo que solicitó el teniente el auxilio de la fuerza pública para impedir desmanes de parte de los disidentes”¹⁴³.

Cuando llegó la ausencia de varones era evidente, se habían replegado a los cerros, confirmando así los sucesos acaecidos hasta ese momento en la villa; solo quedaban las mujeres y los niños

“Allí se pudo comprobar que todos los comuneros se habían retirado hacia las afueras de la población, quedando en ella solo las mujeres, que esperaban a las autoridades de la provincia armadas de palos y piedras, encabezándolas en esta actitud agresiva Celina Vicente, Bacilia Flores, Bernardina Ríos, Julia Vilcapoma y otras más, quiénes atacaron a los gendarmes con piedras y palos, diciendo que no hay que obedecer porque había llegado el momento de la libertad, que la política actual no se debía respetar porque tenía fundamento la tiranía”¹⁴⁴.

La población tiene una versión distinta de los hechos

“Nuevamente estas nefastas autoridades exigieron a los comuneros que bajaran a trabajar a la carretera. Se hizo presente entonces en ese instante, la señora Celina Vicente, esposa de don Adolfo Ramón para manifestarle a las autoridades de que su esposo y sus hijos no podían trabajar porque ya habían cumplido con el mandato de la ley vial, aún más lo habían hecho con exceso, en mayor número de días que señalaba dicha ley. Ello fue suficiente para que el alférez de destacamento se lanzara como un energúmeno y lo emprendiera a golpes contra la señora. Enceguecido por la ira, de un salvaje, sacó un revolver y de acuerdo con las autoridades ordenó disparar sobre un pueblo indefenso que estaba frente a ellos pidiendo, suplicándoles si se quiere, justicia y en respuesta a ello solo recibieron balas disparadas por criminales con títulos de autoridades o representantes de la ley, dejando tendidos en el suelo bañados en sangre a don Teodosio Mariano y a don Vicente Huaman e hiriendo de gravedad al señor Alejandro Astocondor”¹⁴⁵.

¹⁴³ AGNP: Min. Int. Subpref.- Gobernador. Canta . 30-4-1927 y 29-4-1927.

¹⁴⁴ AGNP: Min. Int. Gobernador. Canta. 29-4-1927.

¹⁴⁵ ABAD, Ramón: Ibid. 14.

Para el momento en que se produjo el enfrentamiento entre las autoridades y las mujeres, había bajado ya la población masculina que el subprefecto estimaba en cuatrocientos (La Prensa dice que eran trescientos), y estaban armadas, algo que en realidad no pudo ser posible porque hubiese significado la muerte segura de las autoridades

“La muchedumbre estaba ebria de ira...Las mujeres querían beber la sangre del gendarme e incitaban a sus maridos para que vengaran al herido.

El pueblo viendo que la descarga era al aire, emprendió su ataque con más furia haciendo uso de armas de fuego, revólveres y carabinas... (mientras esto sucedía desde la población, según las autoridades, pretendían calmarlos exhortándoles la tranquilidad con pañuelos blancos)...Afuera continuaba la lucha cuyo desarrollo no alcancé a ver (el subprefecto), oyendo solo detonaciones de armas de fuego, petardos de dinamita y voces que decían “se escapan, se escapan, vamos a matarlos”¹⁴⁶.

Elíseo Ruitón, Tomás Flores, Emilio Molina, Fausto Ramón, Leonardo Ruitón (Buitrón según La Prensa), Rosendo Alvarado y otros más como José Fuertes Vilcapoma desarmaron a algunos gendarmes y encerraron a las autoridades en el cabildo. A las 8 de la noche sacaron a las autoridades fuera del cabildo y del pueblo, resolviendo llevarlos al distrito de Santa Eulalia para entregarlos a la comisaría de la provincia de Huarochirí

“El grupo que nos custodiaba al gobernador, al teniente gobernador y a mí tras ligera deliberación resolvió sacarnos inmediatamente fuera de la población diciendo “no conviene permanecer aquí un momento más porque vendrán el pueblo de Canta y más fuerzas para rescatarlos”¹⁴⁷.

El 26 de abril a la 1 a.m. salió el grupo de pobladores llevando a las autoridades a Santa Eulalia, estaban dirigidos por los comuneros Simeón Vilcapoma Vilchez y Elíseo Ruitón. Eran como cincuenta personas y llevaban consigo a sus muertos.

*“Los autores del suceso, los tristemente célebres, Esteban Calderón, **se entregaron** (el resaltado es mío)presos, fugando el alférez y los gendarmes haciendo fuego al pueblo. Dichos individuos fueron llevados*

¹⁴⁶ AGNP: Min. Int. Subpre.- Gobernador. Canta.30 y 29-4 -1927.

¹⁴⁷ Ibid.

a la capital el día 26, juntamente con los dos muertos custodiado por otras personas y los deudos de las víctimas”¹⁴⁸.

La pregunta que cabe hacerse aquí es ¿Por qué el cumplimiento de la ley de conscripción vial había traído tamaña secuela de violencia en una villa que en principio no negó someterse a ella, sino a lo que ellos consideraban un abuso de las autoridades de la capital provincial?.

En este caso no se puede decir exactamente que la ley misma estaba generando una resistencia activa frente a los representantes de un Estado que trataba de imponerles a la sola fuerza de las armas y la cárcel, ni siquiera se puede hablar de una soterrada resistencia pasiva ya que los mismos pobladores declaraban haber cumplido en anteriores oportunidades con ella. La ley vial al parecer era solo un motivo que hizo estallar en una determinada circunstancia lo que en un contexto social llevaban mucha carga explosiva las relaciones entre autoridades y conscriptos¹⁴⁹. Los detalles posteriores a la captura así nos lo demuestran:

“Apenas habíamos caminado (dice el subprefecto) como diez cuadradas sentimos una descarga de armas de fuego que se nos hacía por la espalda, sin hacer blanco. Renové mi protesta por tal acto de cobardía, imprecándoles que si querían asesinar me lo hicieran de frente”¹⁵⁰.

Los comuneros nuevamente dan una versión distinta a la sostenida por las autoridades

“el hombre que condujo a los prisioneros (Simeón Vilcapoma), sin insultos, sin abusos ni torturas, al contrario con todo respeto y hasta olvidando los acontecimientos para dar paso al humor;... al pasar por el lugar de “marma” el subprefecto al ver que el camino era pésimo dijo: “que mal camino”, ¿a sí?, parece el “Chiringano” replicó el comunero. El subprefecto calló; caminaba desesperado llegando a decir ¿a dónde

¹⁴⁸ ABAD, R.: Ibid. Pag. 14

¹⁴⁹ Sobre el recurso de la violencia como medio de defensa política y social de una población frente a los abusos de las leyes y sus autoridades, el diario La Prensa pinta un recuadro subversivo muy cómoda a la versión de las autoridades canteñas. Lo mismo pensaban también las autoridades y las elites de Lima, al considerar que todo esto se debía a los agitadores del comité central pro-indígena Tahuantinsuyo: “No debía consentirse que Lachaqui siga explotada ni se le obligue a trabajar más en la carretera, era el momento de la **libertad** y que las autoridades sólo saben **ganar el pan con ave marías ajenas**, que el gobierno era de tiranía, y no iba a humillarse a las masas más, el pueblo no necesitaba de nadie y la ley los ampara. Todos debían unirse y si había peligro, el Comité pro-derecho Indígena los protegería, por lo que no tenían que temer”. La Prensa. 28-4-1927.

¹⁵⁰ AGNP: Min. Int. Subpref. Canta.30-4-1927.

me llevaban? Si van a matarme háganlo de una vez. No tema Hildebrando por esta ruta nos vamos a Lima, contestó el comunero”¹⁵¹.

La comitiva no pudo llegar a Lima ya que por disposición del prefecto, se enviaron tropas según el diario La Prensa para un “rescate”, lo que en realidad era una comisión especial al mando del comisario de Chosica para que recibiera a los prisioneros y a los cadáveres. Así las autoridades fueron liberadas y el comisario Alberto Ballesteros arrestó a los comuneros, abriéndoseles un juicio sumario en el juzgado de primera instancia de Canta, confirmándose los temores de los campesinos comuneros

“No se hizo denuncia en Canta porque el juez era enemigo de la comunidad y tenía intereses contrarios a ella...Se hizo entonces la denuncia al juez instructor de Lima pero no tuvo los resultados esperados...”¹⁵².

B.- Sociedad y poder

La rebelión de Lachaqui en realidad no es una resistencia a la ley 4113 sino a una exacción indiscriminada de la mano de obra campesina por parte de las autoridades canteñas; pero es un hecho singular en la provincia en el grado de violencia de los sucesos porque no existe nada parecido en la región central con motivo de su cumplimiento. Lo que nos llama la atención es la trama de situaciones y circunstancias organizadas siempre en torno al poder local que propició tales reacciones. Las autoridades eran las principales responsables de ejecutar un dispositivo legal que no siempre se había mostrado rechazable por los conscriptos. Sin este preámbulo de hechos violentos sería difícil ubicar tanto la aplicación de la ley en la provincia como la rebelión en una villa por una causa que aunque aparente -que sería la propia ley -, encubre motivaciones mucho más profundas.

Canta hoy es una provincia del departamento de Lima enclavada en la cordillera occidental de los Andes, entre los departamentos de Pasco y Junín que hacia esta época formaban un solo departamento (Junín). Con una diversidad geográfica atractiva, su morfología se halla caracterizado gracias a la influencia

¹⁵¹ “Un Minuto de Silencio”. En: Boletín del Centro Cultural Deportivo “José Galvez” de Lachaqui. Vol.3 Año 1. Lima.1961.Pg.8

¹⁵² ABAD, R.: Ibid. En: Boletín.... “José Galvez” de Lachaqui. Pg. 14

de dos ríos: Chancay y Chillón, que hacia esta década de 1920, conformaban las dos cuencas principales de la provincia¹⁵³.

Según el censo de 1940, la provincia contaba con una población que iba por los 28 mil habitantes distribuidos entre 9 distritos, 11 villas, 30 pueblos, 9 caseríos, 9 comunidades, 119 fundos más haciendas y 125 estancias (los que en total formaban 339 centros poblados). El perfil de población que nos muestra el anexo VI indica que las dos terceras partes de esta población vivían en la zona rural mientras que la tercera restante vivía en las urbes (léase capital de distrito). La sociedad canteña ha sido siempre en ese sentido una sociedad típicamente rural.

Lo rural no quiere decir sin embargo que tenga que ser estática o sin una historia que contar. Los datos del anexo VII indican que entre los años de 1860 hasta 1940 existió una lenta y sostenida tasa de crecimiento demográfica, hecho que siguió la tendencia del resto del país luego del estancamiento del siglo XIX, lo que se inscribiría en un proceso típico de crecimiento poblacional de “antiguo regimen” (GOOTENBERG, P.1996: 17). Con una población creciente en número, en necesidades y expectativas el entorno ecológico resultaba de crucial importancia en la vida de las poblaciones canteñas. Mientras tanto la economía de la provincia se sustentaba en la producción agropecuaria, del cuál el trigo jugaba un papel importante en el rubro de las producciones tanto para la comercialización como el autoconsumo. Así lo que resultó en un principio significativo en el contexto interprovincial y departamental en 1919, no lo fue en el ámbito nacional según podemos ver del siguiente cuadro¹⁵⁴

CUADRO IX

PRODUCCION DE TRIGO EN LA PROVINCIA DE CANTA Y EN EL DEPARTAMENTO DE LIMA. 1919 Y 1928

¹⁵³ Por ley 214888 del 11-5-1976, los distritos de la cuenca del río Chancay: Lampián, Sumbilca, Atavillos Alto, Atavillos Bajo y Pacaraos se incorporarían a la provincia de Chancay.

¹⁵⁴ Lo que resulta significativo entre 1919 y 1930 en el contexto del departamento de Lima, según estos mismos datos, es que Canta perdió inexorablemente con el regimen leguista una capacidad triguera productiva importante gracias a las importaciones extranjeras, lo que agravó su situación de pobreza extrema.

AÑO	NºHACIENDAS	ÁREA CULTIVADA (En Hect.)	PRODUCCION (En Kilos)	% del total Producido en	
				LIMA	PERU
1919	4	276	243758	50,9	0,34
1928	-	53	49225	7,7	0,05

FUENTE: Extracto Estadístico del Perú. 1920. Lima.1922.Pg.45; Extracto Estadístico del Perú. 1930. Lima. 1931. Pg. 174.

Las mejores tierras de cultivo se hallan en los pisos intermedios y los pastos en las partes más altas de la cordillera (2800 a 3500 msnm) resultando que la concentración de cultivos se hallara especialmente en las propiedades particulares que estaban precisamente en estas zonas. Las haciendas en ese contexto tienen características más de fundos por su extensión¹⁵⁵.

En contraste con esta situación se encuentran los pueblos y las comunidades que tienen sus tierras en las partes altas. Por eso el trigo, sin haber sido el principal cultivo de las poblaciones y fundos de la provincia, puesto que compartía el espacio con cultivos de autoconsumo en especial de las comunidades (maíz, papas, alfalfas, ocas, ullucos en los pisos intermedios y altos), se constituía en el principal producto de intercambio y comercialización con Lima y Huaral.

Otra de las actividades subsidiarias en los distritos del área rural canteño ha sido la ganadería dentro del resto de actividades económicas. El cuadro X nos da una idea al respecto a partir precisamente de sus mayores contribuyentes y sus actividades económicas

CUADRO X

CLASES DE MAYORES CONTRIBUYENTES EN LA PROVINCIA DE CANTA EN 1919

PROPIETARIOS Y CONDUCTORES DE TERRENOS	95
CRIANDEROS Y NEGOCIANTES	9
CRIANDEROS	6
NEGOCIANTES	1
NEGOCIANTES Y TENDEROS	2
TENDERO, CRIANDERO, TAMBERO, CHINGANERO	7

FUENTE: Contribución de Predios Rústicos e Industrias en la provincia de Canta en 1919. Junta Departamental de Lima. Sección Manuscritos del Ministerio de Hacienda. AGNP: H-4-2578. Este cuadro se construye con base a 99 mayores contribuyentes de la provincia, en siete distritos que no incluían a Canta y Lampián. Un propietario podía ejercer más de una actividad económica.

¹⁵⁵ RAMIREZ, Bernardino: "Apuntes sobre las Comunidades y los Pueblos Canteños". En: Canta. Su Historia. Posibilidades de Desarrollo. Edics. Kallapallku. Lima. 1995. Pg.82.

En cierto modo son estos mismos negociantes ganaderos los que tenían mejor capacidad de vinculación entre el mercado de productos (el principal mercado de consumo era Lima), los recursos de los campesinos y sus comunidades. Así los que manejan estos negocios se convierten también en fuente indispensable de los ingresos de organismos de autogobierno tales como las municipalidades y el mismo Estado. En Canta, sin embargo, estos últimos no eran tan significativos en el presupuesto municipal hacia esta época si nos atenemos al siguiente cuadro. Solo en 1929 se da un crecimiento significativo de sus ingresos al ritmo del resto del país.

CUADRO XI

PRESUPUESTOS DEL CONSEJO PROVINCIAL DE CANTA 1920-1929

RUBROS:INGRESO -EGRESOS. (Lp.)	1920	1925	1929
PRODUCTO DE BIENES PROPIOS	-	-	51
ARBITRIOS Y PENSIONES	250,1	110	1440
IMPREVISTOS Y EXTRAORDINARIO	-	277	1009
TOTAL:INGRESOS	250,1	387	2500
SERVICIO ADMINISTRATIVO	43,8	57	312
ARBITRIOS Y PENSIONES	180,5	110	1694
DIVERSOS IMPREVISTOS	25,7	220	494
TOTAL: EGRESOS	250,1	387	2500

FUENTE: Ministerio de Hacienda. Dirección General de Estadística: Extractos Estadísticos de 1920, 1925 y 1929. Lima. 1922, 1926 y 1930 respectivamente.

En general las rentas se reducían a pesas y medidas, sisas, licencias para quemar cohetes y multas eventuales; por otro lado la Cía. Recaudadora de Impuestos se encargaba de cobrar a los propietarios de terrenos cantidades por este concepto que suponemos no eran de gran significado en el entorno departamental. Las limitaciones de la provincia en ese sentido eran enormes. Las autoridades locales frente a las magras finanzas locales tuvieron que empeñar mucha fuerza de voluntad y de trabajo comunal para implementar obras de

infraestructura mínimas para las poblaciones. Un testimonio documental de 1905 al menos así nos lo informa:

“Puentes y caminos: son conservados convenientemente por faena de las comunidades porque el consejo no puede atender a éste por su exhausto presupuesto y solo ayuda a estos trabajos con servicios de dinero en la forma que le permiten las rentas municipales.

Obras públicas locales por iniciativa del subprefecto y el alcalde (son) animados de altruistas sentimientos de progreso, inculcando (así) a los pueblos de mejores ideales de adelanto.”¹⁵⁶

A pesar de que la provincia estaba reconocida jurídicamente hacia esta época con 50 poblados con su debido status jurídico- político con base a los municipios locales y a las representaciones locales (gubernaturas, tenientes gubernaturas y más adelante comunidades campesinas), su coherencia política y administrativa estaban más en consonancia a su segmentación y fragmentación geográfica e histórica. Una reseña de su historia nos muestra la trayectoria de los vaivenes políticos, económicos y sociales que Canta ha sufrido desde el siglo XVI.

El estatus de “corregimiento” que el Estado colonial le otorgó hacia ese entonces se debió fundamentalmente a su papel en la reserva permanente de mano de obra con el que la economía minera de la sierra central pudo subsistir y enriquecer las arcas tanto de particulares como del fisco, además de los servicios que en calidad de mitayos podían otorgar a la capital. Simultáneo a este proceso, en la región del río Chancay se iba gestando otro tipo de economía y sociedad, basada en una agricultura intensiva de productos de exportación, que iría articulando a toda la zona alta de las comunidades indígenas de la región a la costa. Hacia la mitad del siglo XVIII, la economía minera de la sierra central entró en un proceso de estancamiento lo cuál hizo perder a Canta la hegemonía estatutaria política que el Estado colonial le había otorgado al principio; ésta y las reformas borbónicas en el ordenamiento jurídico administrativo de la región no fueron tan negativas para los propios indígenas, que vieron por un lado como disminuían sus pesadas cargas contributivas. Pero si afectó en cambio su posición como una de las principales fuentes de producción que abasteciera tanto

¹⁵⁶SALA DE INVESTIGACIONES DE LA BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERU: Informe del Visitador del Consejo Provincial de Canta. Manuscritos. 1906. Fol.3.

a la sierra central y a Lima misma. Para las comunidades indígenas y los propietarios de fundos y haciendas de la zona alta del río Chancay no fue tan adversa su situación como los del río Chillón. La crianza de cerdos, el cultivo del maíz y la producción de caña de azúcar en las haciendas favorecerían una cierta autonomía en el manejo de sus propios intereses y subsistencias al demandarles una mano de obra disponible para aquellas actividades de modo estacional¹⁵⁷.

A principios del siglo XIX Canta era una capital sin mucho aliento económico y político en la región central dado el abandono del Estado colonial. Con razones como éstas acoger al movimiento libertador se constituyó en una alternativa para los pueblos indígenas y sus elites de poder. Por este acto se le reconoció con el nombre de “Heroica Villa” el 21 noviembre de 1831¹⁵⁸. A la larga ayudar a revertir el regimen colonial no le significó un mayor favor que hacerla dejar de pertenecer al departamento de Junín para pasar al de Lima (ley 15-IX-1856). Pero si políticamente tenía pocas ganancias económicamente para los pueblos del río Chillón la actividad minera establecida en el siglo XIX en Pasco, tampoco tuvo los efectos de arrastre de una gran ola migratoria campesina que diese alternativas a sus disminuidos ingresos; ésta apenas si superó el 0,5% del total asistente de mano de obra a la sierra central (CONTRERAS, Carlos.1989: 31-32. Cdro.3). El ambiente de empobrecimiento era una constante para la provincia en esta zona, aunque los visitantes apreciaran mucho sus recursos naturales (CORDOVA Y URRUTIA, J. 1992:34-60).

En ese contexto a las elites de Canta no les quedaba mucho por esperar de su propia situación, pero tenían a la capital de la República cerca y podían tejer con esporádicas migraciones redes de clientelas sociales y políticas con las facciones hegemónicas limeñas, las mismas que podían ofrecer un apoyo indispensable en las luchas políticas por el poder central. Esta era una época en

¹⁵⁷ ROTWORROWSKY, María: Señoríos Indígenas de Lima y Canta. Lima. IEP. 1978. Pgs. 160-181. MATOS MAR, José y FUENZALIDA, Fernando: “Proceso de la Sociedad Rural en el Perú” En: Hacienda Comunidad y Campesinado en el Perú. Lima. IEP.1976. Pgs. 17-19.

¹⁵⁸ TAURO DEL PINO, Alberto: Diccionario Enciclopédico del Perú. Tomo I. Aunque Justino Tarazona dice que fue dado el año de 1829 (TARAZONA, J.1946: 1174). También: CORDOVA Y URRUTIA, José María: Estadística Histórica, Geográfica, Industrial y Comercial de los pueblos que conforman las provincias del Departamento de Lima. Lima. Imp. de Instrucción Primaria Félix Moreno. 1839(Edición Original). Para la edición facsimilar contemporánea: Sociedad “Entre Nous”. 1992. Pg. 34.

la que el Estado dada su debilidad institucional, sobre todo en el área rural, asentaba su gobernabilidad y estabilidad en prácticas de reciprocidad pacticias entre las elites rurales y de la capital (MAC EVOY, C.1997: 95-164.). Ellas resultaban sin embargo demasiado precarias en situaciones límites como fue la guerra con Chile cuando una facción de la elite canteña no dudó en apoyar la firma de la paz con el ejército invasor y otra en combatirla tenazmente apoyando a A.A. Cáceres¹⁵⁹. Recién a fines del siglo XIX y bajo la coyuntura de la república aristocrática, los faccionalismos y partidismos tomarían forma para acceder a los puestos de representación: diputaciones, municipalidades, gobernaturas. La cuál se vería profundamente influida por las reformas electorales de 1892, las que prohibían también el voto a los analfabetos y no propietarios (campesinado indígena), imponiendo una mayor dependencia (clientelización) a los electores canteños de las voluntades y luchas políticas limeñas (MATOS, J. y FUENZALIDA, F.1976: 27-35, 36-37)¹⁶⁰.

Pero no sería hasta que el régimen del Oncenio trataría de centralizar su poder clientelizando más a las elites provinciales. La ley 4012 del 31-12-1919 ordenaba efectivamente, que las autoridades municipales no saldrían sino de las propuestas que el poder Ejecutivo vía sus autoridades políticas locales considerasen conveniente para el régimen. En Canta se tradujo esta situación con el pase de antiguos pro- demócratas y pro- civilistas a la nueva “hornada” de autoridades de la provincia, los mismos que predominaron en toda la década de 1920. Pedro Icochea, Manuel Galán y Gerónimo Hurtado serían los sucesivos

¹⁵⁹ MANRIQUE, Nelson: Yawarmayu. Sociedades Terratenientes Serranas. Lima. IFEA-DESCO. 1988. Pgs. 142. Una de las batallas más celebres contra el invasor fue la de Sangrar el 26-6-1881. Algo más de treinta años después las facciones políticas electorales en lucha recordarían estos sucesos acusándose de traidores a la patria por las acciones de sus padres (Véase La Prensa: 15-6-1919). Véase también del autor antes citado: Las Guerrillas Indígenas en la Guerra con Chile. Lima. Centro de Investigación y Capacitación.1981. Captls. 6,7 y8.

¹⁶⁰ Ejemplos típicos son las elecciones para diputaciones en la que clientes y capituleros jugaron un rol decisivo en las elecciones de 1912. Un sector importante encabezados por Florentino Torres y Benjamin Patiño, subprefecto y médico respectivamente, apoyaron la elección de G. Billinghamurst, auspiciando luego su reelección. El desafortunado golpe que lo pondría fuera de la presidencia sería el momento en que esos partidarios canteños cambiarían de posición para pasar de antiguos correligionarios a seguros opositores y perseguidores de miembros del partido demócrata (La Crónica: 18-2-1914). Un capítulo aparte lo representaban las luchas electorales y el afán de conseguir respaldo electoral prometiéndole negociar beneficios en materia tributativa, es el caso de Pedro Abraham del Solar, capitulero del partido Civil, y los vecinos contribuyentes de Canta que pretendían denunciarlo por el uso político de sus firmas(La Prensa 17-3-1915).

alcaldes del consejo provincial; que con el “fiel” diputado Benjamin Patiño y los subprefectos nombrados desde Lima integrarían las cabezas principales que aplicarían los mandatos del regimen en esta región. Para eso contarían también con el apoyo de concejales y alcaldes distritales, autoridades políticas menores (gobernador, teniente gobernador) y las autoridades comunales reconocidas ante el Estado.

Mientras la política local se veía influenciada por la coyuntura nacional, el resto de la provincia encerraba una dinámica social dentro de sus poblaciones que sería decisivo para la creación de una medida legal que también era política en sus fines, aunque con naturaleza distinta: la ley de conscripción vial. La que se sustentaba en las energías de una población campesina indígena organizada precisamente en comunidades asentadas a lo largo de los ríos Chancay y Chillón, las cuáles les permitía organizar la producción y reproducción de las mismas en todos los niveles de la sociedad rural. En ambas cuencas las comunidades campesinas podían coexistir muy bien tanto con las haciendas o fundos como tan mal entre ellas mismas.

En la zona del río Chancay la influencia de un eje agro- exportador que se había organizado ya desde épocas coloniales incentivaban entre las poblaciones campesinas cambios en sus estructuras sociales, las mismas que no fueron siempre muy bien aceptadas. Pueblos como Pacaraos, Ravira, Viscas, Santa Catalina y Vichaycocha en el conjunto de los cinco distritos de este sector (Pacaraos, Atavillos Alto, Atavillos Bajo, Sumbilca y Lampián), sufrirían cambios principalmente a partir de principios del siglo XX entre sus comunidades. Afectadas por una permanente migración de la mano de obra y monetarización de sus economías, la parcelización de sus tierras y las viejas normas de cooperación y reciprocidad (bases de organización comunal), debilitaban no solo la capacidad para dotarse de obras de infraestructura de uso común sino además en reconocer el papel que sus propias autoridades (formadas por una gerontocracia tradicional) jugaban en el proceso de movilización laboral comunal para dichos fines (FUENZALIDA, F.1968: 63; MENDIZABAL, E.1964: 63). Sobre todo la deslegitimación de la antigua estructura de poder

comunal se veían aceleradas por la migración estacional de jóvenes sin tierras que apostaban por nuevos valores, mayor educación y, con el tiempo, mayor ideologización de sus intereses. Las comunidades campesinas en este sentido tenían por lo que sabemos limitadas capacidades de adaptación frente a la absorbente influencia de zonas de capitalización mercantil¹⁶¹. Sin embargo una de las más importantes adaptaciones que empezaron a ocurrir entre las comunidades campesinas desde este siglo fue incorporar sus representaciones comunales en la estructura representativa del estado; lo que traía aparejados con la legitimidad del sometimiento directo a una autoridad (la del estado) mayores reclamos a la administración pública para la satisfacción de sus necesidades primordiales como escuelas, centros de salud o caminos por un lado, y el de reconocimientos a sus propias existencias por medio de nuevas categorizaciones jurídicas tales como villa, distrito, o a partir de 1920, como comunidad¹⁶².

En la zona del río Chillón las comunidades entraban a partir del siglo XX, como hemos visto, en un proceso de crecimiento poblacional que incidirían sobre sus magros recursos comunales: las tierras, los pastos y el agua se hacían más escasos para una población cada vez más joven (Véase anexo VIII), ello también les planteaba expectativas, aunque de por medio predominasen las rivalidades domésticas que obstaculizaban una u otra iniciativa local¹⁶³. Pero lo más importante en este contexto es que si bien no podían contar con un polo de

¹⁶¹ Al respecto también se pueden ver muchos ejemplos de difícil adaptación a un entorno de crecimiento demográfico frente a los limitados recursos naturales. Para una mayor comprensión veamos que los conflictos por tierras respondían a esa necesidad y originaban verdaderas reyertas como en el pueblo de Baños en Atavillos Alto en 1912 entre la comunidad de este distrito y los de Yanta (El Comercio:20-6-1912), o los pillajes entre Raviria y Viscas contra Pacaraos en 1926 mientras éstos últimos cumplían justamente la ley vial (MENDIZABAL, E.1964:30). Otras medidas de adaptación “más amables” en este contexto lo presentan por ejemplo San Agustín de Huayopampa en Atavillos Bajo, donde nuevas familias como los Villar, organizaban desde 1905 fiestas religiosas para recrear las identidades de una comunidad sujeta hasta entonces a las ancestrales autoridades de vara e incorporándola plenamente a las representaciones de autoridad estatal con su juez de paz, alcalde y representante comunal (FUENZALIDA, F. 1968: 64).

¹⁶² CONTRERAS, Carlos: “Conflictos Intercomunales en la Sierra Central. Siglos XIX y XX”. En: La Encrucijada en los Andes. FLACSO- Quito. Libri Mundi. 1991. Pg.214.

¹⁶³ Por ejemplo en 1925 reparar un tramo del camino Canta a Huachipuquio necesitaba el subprefecto una autorización expresa del propietario para ejecutarse (AGNP: Min.Int:Pref.Lima-Canta.1925). O que 13 poblados enfrentasen la oposición de Severino Villar Ruitón, propietario del fundo por donde debía construirse un puente porque según él, no había legitimidad de parte de la junta departamental para que ella sola autorizase su ejecución sino también del consejo provincial la cuál tampoco se hallaba legítimamente constituida (La Prensa: 21-2-1926).

mercantilización importante que afectara grandemente sus organizaciones de producción comunales podían en cambio servir de apoyo a las autoridades locales, incluso para aquellos que aspirasen a una representación local al Congreso¹⁶⁴. Esta situación era importante para las comunidades ya que reforzaban sus identidades en torno a sus representantes locales y en quiénes eventualmente pudiesen representarlos fuera de sus localidades; incluso para legitimar la resolución de sus diferencias entre comunidades, muy frecuentes en estos casos

“de mutuo y espontaneo acuerdo y en reconocimiento a los desinteresados servicios que en estas y en otras ocasiones han prestado a dichos pueblos Luis A. Bedoya....

Este tribunal al que llamaban Tribunal Arbitral fue nombrado por ambos pueblos (Quipán y Puruchuco) y presidido por Luis A. Bedoya (subprefecto) y conformado por don Tomás Yrruretegui (hacendado del pueblo de Yangas); Pedro Rivera (párroco)”¹⁶⁵.

Con una legitimación importante por parte de las autoridades locales articuladas a la estructura representativa del Estado (frecuentemente clientelizadas) con el cuál podían sacar algún provechoso favor, sería por tanto legítimo también pedir por mandato legal y en conjunción a las necesidades locales una contribución de fuerza de trabajo para la política vial que el gobierno pretendía aplicar a esta región del país.

C.- En los Caminos de Canta: Conscriptos y Autoridad local

El régimen había dispuesto un proyecto especial para la provincia que estaba en consonancia a la política vial general del país. Canta debía constituir por ser un punto geográfico intermedio entre la costa y la sierra, una vía transversal que debía unir las dos carreteras longitudinales que atravesaban al país para proseguir hasta las montañas y los ríos navegables de la selva baja. En esta disposición los ríos Chancay y Chillón seguirían cumpliendo sus naturales e

¹⁶⁴ “Memorial elevado del pueblo de Marco de Huamantanga para patrocinar al doctor Helguera en la senaduría de Lima” siendo el 22-11-1926; apoyado por:

Luis E. Rojas: Apoderado; Santos Tamayo: Teniente Gobernador; Angel Chauscama; Agente Municipal; Sr. Gonzales: Juez de Paz , y siguen 68 firmas más.(AGNP: Min.Int.Pref.Lima-Canta.1926).

¹⁶⁵ Ministerio de Agricultura: Deslinde Tierras en el distrito de Huamantanga. Prov. Canta. 1924. Documentos del Proyecto Especial de Titulación (PET).

históricos roles articuladores de sus respectivas cuencas, uniendo a los pueblos a lo largo de su recorrido mas no uniendo a los pueblos de ambas zonas. Así la provincia no cambiaba en nada su situación predominantemente segmentarizada, ahondándose más su desarticulación. Sin embargo la priorización del río Chillón fue lo más importante para establecer las vías de conexión interregional. La ruta establecida era la siguiente: Lima, puente Trapiche, Yangas, Quives, Canta, Paso de la Viuda (a 4700 msnm) para entrar a Huayllay en Pasco y seguir hacia Huánuco hasta Chanchamayo. La ruta que seguiría al río Chancay tenía dos opciones: venir desde Lima por el puente Trapiche y seguir hasta el río Chancay, la otra posibilidad era venir desde el puerto de Chancay-Huaral; en ambos casos proseguirían a Acos y uniría a los cinco distritos (Lampién, Sumbilca, Pacaraos, Atavillos Alto y Atavillos Bajo) para converger hasta el Paso de la Viuda separándose del río. Obviar a Canta no representaba más que separarse de su centro administrativo y judicial (PORTARO, E. 1930:26-27).

Las elites canteñas y sus principales autoridades en ese sentido no se encontraban disconformes y mostraron sus esperanzas en que la carretera propuesta ayudase a solucionar su permanente estado de depresión, los que también eran compartidos por toda la población

“Hace tiempo que la vecina provincia de Canta está empeñada en la construcción de la carretera central que pronto le va a poner en comunicación directa con la capital de la república. Durante un lustro los pueblos canteños han trabajado con decisión y entusiasmo acatando la ley vial y desplegando toda actividad para rivalizar en la ejecución de sus tramos respectivos. Han contado para ello con la protección eficaz de jefe de estado a quién en diversas ocasiones le han testimoniado su respeto, admiración y gratitud”¹⁶⁶.

Aunque la prensa limeña tendía a exagerar los logros de las vías carreteras no era para menos considerar cuáles eran los reales beneficios que podía traer para la provincia. La voluntad política local preveía estos beneficios para apoyar efectivamente la política vial que se les ofrecía. Una descripción de 1927 nos da la certidumbre de un mejor futuro que rodeaba a la carretera

¹⁶⁶ La Prensa: 28-4-1927.

“Canta no tiene trazos de una población moderna. Sus calles son tortuosas y estrechas, tiene toda la configuración de ciudad serrana. Son calles en plano inclinado para dar paso a las lluvias. Sus techos tienen la característica de estas construcciones apropiadas para recibir fuertes aguaceros.

Pero es digno de notarse, que en el poco tiempo que Canta está en contacto con la costa, mediante la carretera que llega hasta ella, ha mejorado en meses lo que no ha hecho en un siglo.

La ciudad que hemos visitado –era esto notable- es una ciudad en formación. Se advierte a la primera mirada que Canta despierta de un sueño a la vida de progreso que le invita el porvenir. Canta tendrá unos 3000 habitantes. Dispone de pocos edificios públicos. Lo que se llama plaza de Armas, está en formación; y, sin duda alguna, en poco tiempo más, dispondrá de un paseo público digno de mencionarse.

Canta en el contexto de los pueblos del Perú está llamado a desempeñar un gran papel: por su excelente situación geográfica. Colocada Canta entre Lima, por un lado y las cordilleras por el otro, que terminan en amplísimas zonas montañosas, será el lugar de paso obligado, para aquellas montañas que son el acerbo del porvenir de la República.

Canta está llamada a un gran porvenir, porque en breve será un gran centro vial. Allí convergerán las carreteras del Cerro de Pasco, cuyo desenvolvimiento lógico son las montañas del mismo departamento de Junín y de Huánuco; allí convergen las carreteras de la provincia de Tarma, con amplísima zona de montaña. Canta con el tiempo va a tener la misma importancia de La Oroya, que en la actualidad es el nudo ferrocarrilero del centro del país. Canta es una provincia de inmensa riqueza agrícola, ganadera y minera. El desenvolvimiento de estas industrias marcará su importancia a medida que se intensifique el tráfico con la costa y la montaña”¹⁶⁷.

Incluso para 1925 el alcalde la provincia, Isaac Icochea, manifestó a su consejo la necesidad de apoyar la construcción de esta carretera impulsando y apoyando los proyectos de grupos particulares para su avance¹⁶⁸.

Construir los caminos requeridos bajo el régimen de la ley 4113, exigía que su organización estuviese bajo las juntas viales conformado por sus propias autoridades locales: alcalde provincial, subprefecto y juez de primera instancia. Con este organigrama se suponía que la coordinación entre los objetivos del

¹⁶⁷ VILLENA, Carlos: Los Recorridos del Ministro Sr. Souza a través del Perú en el Sur y Centro. Lima. 1927. Pgs. 346-347.

¹⁶⁸ CONCEJO PROVINCIAL DE CANTA: Libro de Cabildos de Canta (De ahora en adelante: LCC). 15-12-1925.

gobierno central se concordarían mejor con los recursos disponibles de la provincia, los que se traducirían finalmente en eficientes movilizaciones laborales del campesinado. En Canta sin embargo la formulación de lo que sería la Junta Vial tuvo la conformación de otra entidad extraña a lo dispuesto originalmente por la ley: la “Junta Constructora del Camino Carretero de Lima-Canta”, encabezado por el famoso y “fiel” diputado Benjamin Patiño junto a otras personalidades notables de la región que impulsaban también su construcción. Esencialmente las labores de la Junta Vial no se veían recortados en sus funciones administrativas como el organizar los padrones de conscriptos, manejar los recursos materiales de la movilización laboral, etc. Pero ponía de manifiesto lo que ya en el congreso, en la Cámara de Diputados, se había debatido en 1925: la imposibilidad de ejecutar con la mayor autonomía de las influencias locales las obras de vialidad

*“A menudo vemos en los telegramas de las provincias y en los periódicos locales, que se han empezado los trabajos de carretera tal, se han reiniciado los trabajos de la carretera cuál, y que estas obras son iniciativas del Sr. Diputado o de algún alcalde laborioso, o de alguna agrupación de hacendados, o de algún gamonal conocido, disfrazado generalmente con el título pomposo de alguna junta de progreso local”*¹⁶⁹.

En ese sentido podría entenderse que la junta constructora imponía las necesidades canteñas frente a las funciones y responsabilidades que la junta vial debía cumplir con el Estado. En realidad no siempre sucedía así. En 1930 por ejemplo se intentó dotar de agua a la capital con el trabajo de los conscriptos bajo el régimen de la ley 4113. Para eso no solamente apeló el consejo provincial, que era su impulsor, a la junta vial, del cuál era su presidente el propio alcalde, para pedir al gobierno el permiso respectivo para realizar tales obras, sino que se apeló a las influencias políticas representativas del Congreso para que gestionasen ante el Ministro de Fomento la aceptación de tal demanda

(Pedidos) *“El concejal Sr. Manuel Icochea solicita dejar constancia que la apertura de la nueva acequia Macropuquio se debe a la iniciativa de*

¹⁶⁹ MINISTERIO DE HACIENDA: Diario De Debates de la Cámara de Diputados: 11-9-1925. Pg. 573. Esta era una sustentación en la que precisamente se ponía en tela de juicio la incapacidad de los consejos viales de centralizar y ejecutar efectivamente sus funciones.

la corporación municipal actual y por esa razón que sus miembros deben tomarse el interés posible para llevar a su termino dicha obra. El consejero (Amadeo) Villar presenta el proyecto y lo remite al ministerio de Fomento para una resolución en la que se expone como razones: higiénicas, servicios de agua y desagüe en Canta y pueblos; regularizar luz y fuerza eléctrica día y noche, extenderlos a los pueblos, (dar) agua a los terrenos que el pueblo de Canta ha cedido al gobierno para una “escuela industrial” y el agua es elemental en todos. Considerando además que el trabajo que realizan los viales del distrito del Cercado, no son de tanta importancia pudiendo hacer de estos trabajos los pueblos de Canta y Obrajillos; y tratándose sobretodo de obras de mayor y efectivo beneficio general, considera el consejo

1°- Iniciar la construcción de la acequia de Macropuquio por ser a mayor interés y apropiada para el caso

2°- Vota la cantidad de 500 Lp.

3°-Comunicar el acuerdo al ministerio de Fomento para que en una resolución ordene este año a los viales del distrito y del cercado, a excepción de los pueblos de Canta y Obrajillos, cumplan con el trabajo de la acequia de Macropuquio por interés provincial y nacional

4°-Se dirige al diputado nacional Dr. Alfredo Benavides Loredó, anunciándose el acuerdo para las gestiones del caso’’¹⁷⁰.

Las experiencias previas que tenía el gobierno local canteño dirigiendo la construcción de obras locales desde el municipio provincial con las autoridades distritales, políticas y comunal era por tanto una buena base para que dirigiera con cierta eficiencia las movilizaciones laborales. Al menos para 1920 se nota que ni aún con la ley vial se detuvieron las convocatorias desde el municipio para los trabajos propios de la comuna. Esto representaba un peso adicional dentro del conjunto de responsabilidades que la población conscripta debía cumplir. Desafortunadamente no contamos con los registros de inscripción y movilización laboral en las carreteras; contamos en cambio con los roles de servicios que el municipio canteño disponía entre las poblaciones y que funcionaban con la misma modalidad de movilización, e incluso para habilitar las mismas obras que les debía corresponder bajo la ley 4113 y que presentamos en el cuadro XII.

Estos datos nos plantean dos situaciones específicas dentro de la modalidad de su cumplimiento en la provincia: el papel de las autoridades

¹⁷⁰ LCC: 15-2-1930. Además se incorporaban a los trabajos otras comunidades de pueblos como Pariamarca, Carhua y Lachaqui (LCC: 1-4-1930).

locales para movilizar la mano de obra, entre las que sobresalen las del municipio y su relación con las juntas viales locales y en especial con la Junta Constructora para estas obras viales, y el peso de las responsabilidades que recibían los conscriptos, a partir de todas estas representaciones del poder local.

Antes de entrar al papel de las autoridades locales en la movilización laboral para cumplir la ley 4113, analicemos el peso de tales responsabilidades para las poblaciones. Según el censo de 1940, entre 1920 y 1930, la población afectada por este dispositivo legal sumaba alrededor de 4600 conscriptos disponibles durante toda la década.

CUADRO XII

CONVOCATORIAS ORDENADAS POR EL CONSEJO PROVINCIAL DE CANTA PARA LA MOVILIZACION LABORAL ENTRE 1920 A 1930

Distritos, Pueblos y Comunidades Convocadas	Construcción y Reparación de Caminos, Puentes y Obras	Fecha de Convocatoria
CANTA (N° habts)(N° famls)* Canta: Villa: 1584; 334 Lachaqui: Villa: 1073; 275 Carhua: Pueblo: 631; 133 Obrajillo: Villa: 380; 82 Pariamarca: Pueblo: 686; 147	-Camino: Lampián-Chancay-Lima: por Lampián -Puente: por San Miguel y Obrajillos -Caminos: Real, Jave y Chingano: por Carhua, San Lorenzo y San Buenaventura -Puente: Quisquichaca (hacienda) por: Canta, Lachaqui y Carhua	15-8-1920 1-3-1921 1-5-1921 15-12-1921
SAN BUENAVENTURA San Buenaventura: Pueblo: 373; 79 San Miguel: Pueblo: 289; 68 Huacos: Pueblo: 636; 131	-Tramo a Sumbilca (15 Kms): por Sumbilca -Puente de Cotabambas: por Arahua y Lachaqui (no trabajaron) -Apertura del Tramo: Quivi-Canta -Puente Rumichaca (chacra): por Obrajillo y San Miguel	- 1-12-1923 1-3-1924 15-3-1924

<u>ARAHUAY</u> Arahuay: Pueblo: 576; 108 San Lorenzo: Comunidad: 248; 59 <u>LAMPIAN</u> Lampián: Villa: 592; 127 <u>SUMBILCA</u> Sumbilca: Villa: 1552; 261	-Homenaje al camino:Lima- Canta- Cerro de Pasco	24-6-1925
	-Puente Chiringano: San Buenaventura, Carhua y Lachaqui (dispuesto por la Junta Constructora del camino Lima-Canta-Cerro de Pasco)	17(24)-4-1927
	-Reparar Tramo: Atavillos Bajo- Lampián	15-12-1927
	-Puente de herradura Shaule: por Pariamarca	15-2-1928
	-Puente Quisquichaca (fundo): por Lachaqui y Carhua	15-2-1929
	-Reparar nuevamente el puente Quisquichaca	1-5-1929
	-Puente: por Obrajillos y San Miguel	1-10-1929
	-Puente: por Canta y Obrajillos	1-3-1930
	-Acequia Macropuquio: gestión para el uso de conscriptos del consejo provincial	1-4-1930
	-Puente Quispicanchis: por Lachaqui y Carhua	1-4-1930
	-Orden de continuar trabajos en camino: Canta- paso de la Viuda-Cerro de Pasco; con nueva Junta de Vigilancia.	15-6-1931

FUENTE: Elaborado con base al Libro de Cabildos del Consejo Provincial de Canta. 1920-1930.

(*)Los datos se basan en el censo de la provincia de Canta del año 1940.

La proporción de edades al respecto puede darlo el anexo X; los que posiblemente disminuían en algún numero considerable de fuerza de trabajo efectivo si es que tenemos en cuenta que autoridades, exonerados por ley y por redención, además de las deficiencias en las inscripciones. La tendencia es típica para este periodo tal como los describimos en el acápite anterior: una población joven a medida que transcurren los años y disponibles para el trabajo.

Entre los 23 y 47 años constituían alrededor del 65,43% del total, la que agregada a la población más joven (desde los 18 años) hacía un total de 85,55% del total de conscriptos (Véase anexo X). Pero la población conscripta no solamente era bastante apta para cumplir con la ley sino que poseía muchas expectativas sobre la real utilidad de sus esfuerzos, sus posibles beneficios y aspiraciones en medio de sus limitados y escasos recursos. El mismo Ministro de Fomento en 1924 lo anotaba en su informe al Congreso:

“Prosiguen con toda actividad los trabajos de este camino faltando pocos kilómetros para llegar a Canta. El entusiasmo de las comunidades de esta provincia los ha llevado también a construir ramales hacia distintos distritos de la misma sumándose...más de 150 kilómetros”¹⁷¹

¹⁷¹ MINISTERIO DE HACIENDA: Memoria que el Ministro de Fomento presenta al Congreso ordinario de 1924. Lima. Editora La Opinión Nacional. 1925. Pg. 338

En Sumbilca por ejemplo el entusiasmo de la población llevó a que efectivamente en solo seis días se avanzaran 15 klms de camino abierto en el tramo del río Chancay. En las comunidades de Acos y Pacaraos, bajo el hacendado del lugar, Ing° Salvador del Solar de la hacienda Esquivel, trabajaban también con mucho tesón para abrir “el camino del progreso y la civilización” (L.C.C. 1-3-1921; DIEZ CANSECO, E. 1930:19; MENDIZABAL, E.1964: 23). Otros ejemplos bajo el regimen normal del consejo provincial municipal también nos muestran la misma actitud de la población para cumplir las disposiciones de las autoridades:

-“*A solicitud del Sr. Alcalde se acordó oficiar a los apoderados de las comunidades de Obrajillo y San Miguel, para que procedan en el día efectuar la compostura del puente Rumichaca*”

-“*El Sr. Badillo(concejal de la provincia) solicite que se oficie al apoderado de la comunidad de Pariamarca para que en el día haga el camino de herradura entre Pariamarca y Carhua en el sitio “Shaule” en donde es pantanoso e imposible el tráfico, acordando dirigirse por medio de la subprefectura*”

-“*Sr. Bao (concejal) solicita al Sr. Inspector de puentes y caminos una visita inspecciosa (a) caminos y puentes; en Acochaca entre Obrajillos y Huacos, hay obstáculos de piedras. En tanto el Sr. Fuertes pide una inmediata reparación del puente Quisquichaca, por las comunidades de Lachaqui, Carhua y la reparación de caminos de herradura entre los pueblos se pone en conocimiento del inspector del ramo los puntos indicados y ordene los trabajos de reparación a las comunidades respectivas*”¹⁷².

En tanto las autoridades de la provincia se integraran con los del distrito fundamentalmente por el ámbito municipal (secundados por las autoridades políticas, llámese subprefecto y gobernadores) articulándose mejor con los pueblos y villas a través de sus más inmediatos representantes: alcaldes, regidores y tenientes gobernadores; y sus organizaciones comunales, había posibilidad efectivamente de llevar a cabo la refacción y acondicionamiento o construcción de caminos y carreteras. Las convocatorias que de por sí lograban movilizar contingentes campesinos mostraban que la capacidad de esas autoridades en el ámbito municipal era efectiva, pero la construcción de caminos en Canta bajo este dispositivo suponía también que los esfuerzos desplegados

¹⁷² LCC: 15-3-1924; 15-2-1928; 15-12-1927; 15-6-1921; 15-12-1921, respectivamente.

aumentaban en intensidad y presión a sus posibilidades materiales y en apoyo voluntario. Para compensar los esfuerzos de los pueblos por cumplir una ley que los comprometía a veces en “en exceso”, sus representantes municipales y comunales atinaron en esta “novedosa” relación con el Estado, a reclamarle algunas veces cierta satisfacción de sus necesidades básicas

“El camino entre Trapiche y Huaral es uno de los mucho ejemplos de concurrencia integral que el país realiza actualmente para mejorar su vialidad...Los pueblos de Sumbilca, Atavillos Alto, Rauma y Huandaro proporcionan el contingente de sus poblados y en el entusiasmo concurren al trabajo demuestran el convencimiento que todos tienen la importancia de los caminos y las ventajas generales y particulares que de ellos van a obtener. Es digno de mención el caso del pueblo de Sumbilca, después de haber concurrido con un número mucho mayor de tareas de lo que legalmente les correspondía, solo pidieron como compensación extraordinaria, su elevación de categoría y aumento de personal del centro escolar que la dirección de instrucción pública sostiene en ese pueblo”¹⁷³.

Sin embargo estas situaciones podían ser más la excepción a la regla, al menos en la cuenca del Chillón donde la dependencia de la misma capital era muy fuerte, lo normal dentro de las exigencias de las autoridades locales al menos entre el ámbito provincial y distrital era el respectivo cumplimiento de los compromisos establecidos

(Pedido del regidor de Canta)

“El Sr. Vilcapoma que se ordené a los agentes municipales de Lachaqui y Carhua que en el día y bajo pena de fuertes multas se refaccionen el puente de Quisquichaca y los caminos entre esta ciudad y los pueblos vecinos, se acordó reiterar el oficio a dichas autoridades en el sentido pedido”¹⁷⁴.

El peso de las obligaciones institucionalizadas por el poder político local para construir o mantener las obras de infraestructura se dejaban sentir con mucha fuerza dentro de esas poblaciones y no había mayores objeciones en ese sentido. Al menos esto se veía en la instancia municipal, donde aclaraban que la

¹⁷³ DIEZ CANSECO, E. 1929: Pg.19. Vale la pena mencionar que el saldo de tales esfuerzos incluía los materiales y herramientas que el estado muchas veces no aportaba (a veces ni la coca o el alcohol) y las vidas de vialistas sepultados por una explosión como en Atavillos Alto. El Comercio. 25-1-1929 y 3-2-1929.

¹⁷⁴ LCC: 15-12-1921

construcción de los caminos propios a un distrito que no implicaba a la capital no los exoneraba de la obligación que tenían con el camino de ésta

“El señor, Marcelino Fuertes Villar solicitó que se oficié al señor alcalde de Arahua, felicitándolo por sobre el proyecto que sobre la apertura de un camino carretero hacia Arahua, partiendo del ramal de Quivi, presentó. Se acordó pasar el oficio solicitado, pero manifestándole que por este hecho, no quedaran excluidos del trabajo que deben hacer cuando le convengan en el camino carretero de esta provincia”¹⁷⁵.

En esta doble situación: autoridades locales muy sujetas a las pesadas obligaciones institucionalizadas que imponía Canta, y por otro lado, a las aspiraciones microlocales propias y arraigadas a sus propias necesidades y representadas en sus municipios o comunidades, se ubicaba incluso como una tercera responsabilidad las sobreexigencias de una ley que aunque todavía podía aparecer muy legítimo a la vista de todos porque se favorecía a la provincia entera, se hallaban convocadas no por una junta vial sino por una “junta constructora” que no poseía ni representación legal o política, confundiendo los atributos que en principio le correspondía a la primera por ley.

¿Hasta que punto podía esta situación afectar la construcción de la carretera Lima –Canta?. Los pocos datos que disponemos no nos permiten precisar exactamente si fue por ésta situación que la ley vial no tuvo los efectos totalmente positivos que se esperaban de su ejecución. En 1920 esta carretera estaba dispuesta hasta Quives (65,4 klms) restando 41 klm para llegar a Canta, la cuál se hizo en esta década no solamente con la ley sino también bajo contrata como la del ingeniero Manuel Llosa entre 1926 y 1927 en la ruta de Yanque e incluso del Chiringano. Hacia 1930 de un total de 125 Klms que le correspondían desde Canta a Huayllay todavía se estaba ensanchando desde ambos extremos el resto de la carretera. Total: 65 klms. estaban dispuestos para el tránsito (Véase Croquis de la carretera Lima-Canta-Cerro de Pasco) (PORTARO, E.1930:27).¹⁷⁶

¹⁷⁵ LCC: 1-3-1924

¹⁷⁶ Esta carretera formaba parte de la vía Lima- Canta- Chanchamayo, que sumaban 369 klms de longitud, costando junto a dos puentes la suma total de 2214000 soles. CAPUÑAY: 197).

De lo que estamos seguros es que fue en esta dualidad de juntas, vial y constructora por un lado, de las obligaciones municipales de la provincia, las de la propia villa y de la comunidad por otro, que exigían continuamente fuerza de trabajo, las que terminaron precipitando una reacción como la que se dio en Lachaqui, hecho singular a pesar de todo en esta región por una ley como la 4113.

Lachaqui hoy es un distrito (ley 11726: 16 de enero de 1952) que en aquella década era la segunda villa más importante de Canta. Según el censo de 1940 contaba con una población de 1073 habitantes y 275 familias. Dedicados a la agricultura y ganadería extensivos por campesinos comuneros y propietarios, en algunos casos ligados también al comercio, su posición geográfica dentro de los pueblos canteños era marginal

En la ladera de un pequeño cerro sobre la rivera del río que baja por Araguay se halla en este pueblo, en áspera situación, temperamento frígido, siendo de notar que a seis u ocho cuadras de altura, llueve sobre él nieve, por cuya causa no produce más que papas y ocas, de los que se hacen los mejores chuños, en la quebrada que le pertenece produce escasamente maíz y trigo y las crías de ganado en la puna.

*La localidad del pueblo es entre cinco distritos: su capital Canta la tiene al norte, dos y tres cuartos leguas – al oeste Araguay tres leguas; al sur los pueblos de Santa, Olaya y Carampoma de la provincia de Huarochirí, por cuyos intrincados montes tiene sus caminos; y al otro lado de la cordillera general los pueblos de Pomacocha”.*¹⁷⁷

Como villa se encontraba sujeta a la autoridad de la capital provincial. El control y supervisión que ella ejercía sobre la villa se dejaba sentir de diversos modos: control de precios y calidad de mercancías, desplazamientos de ganados, etc; pero era la dependencia política la que más se hacía sentir, al extremo que el consejo provincial hizo renunciar a su agente municipal (con la misma capacidad que tenía para elegir a otro en su lugar) por incumplimiento de funciones en 1929¹⁷⁸. Contrariamente a lo que pueda creerse Lachaqui puede comunicarse más fácil y rápidamente con Lima que con su propia capital por el camino que sigue al río Quisquichaca, afluente del Chillón y que lo comunica también con

¹⁷⁷ CORDOVA Y URRUTIA, JOSÉ M.: Estadística Histórica, Geográfica, Industrial y Comercial de los Pueblos que Componen el Departamento de Lima. Pg. 41.

¹⁷⁸ LCC: 15-2-1929.

pueblos como Qives y Arahua. Su posición en este sentido es similar a los distritos de la cuenca del río Chancay, y al igual estos pueblos contaba (y cuenta) con sus propias aspiraciones sobre la carretera que lo comunicase con Lima; aspiraciones que por otro lado no compatibilizaban plenamente con los de Canta que priorizaba su propia carretera tal como se lo advirtió a Arahua anteriormente. En esta diferenciación de intereses primordiales se encontraban además las aspiraciones de pueblos adyacentes a Canta y al río Chillón frente a los del río Quisquichaca, sin contar aparte los intereses del Estado que afectaban también a esta región.

Esa no era sin embargo razón suficiente para no querer cumplir la ley y mucho menos para una sublevación contra las autoridades de la provincia. En la década en que se cumplió la ley vial esta villa asistió a las convocatorias y a las del consejo provincial

“La comunidad en referencia había cumplido siempre su promesa trabajando, como decimos con bastante entusiasmo, cada vez que fue necesario su concurso. Es verdad que en cada pueblo no faltan los disociadores y descontentos; pero jamás hubo oposición para concurrir a los trabajos de la carretera, toda vez que esta obra representa un enorme beneficio para todos y cada uno de los pueblos de aquella provincia”¹⁷⁹.

También era cierto que no era la primera vez que Lachaqui al igual que Arahua no asistían a una convocatoria. Según el cuadro XII las convocatorias por parte del consejo provincial para la refacción de puentes y caminos eran muy frecuentes (4 veces entre 1921 y 1930), los que de por sí solos no eran muchas pero que resultaban así cuando debían cumplir la ley vial (dos veces al año por lo menos), aparte de las convocatorias que debían cumplir los campesinos para su propia villa y comunidad. Los efectos acumulativos de las jornadas laborales se hacían cada vez más pesadas con el transcurso del tiempo.

Esta situación podemos apreciarlo mejor si a la luz de las excusas para no asistir a las convocatorias realizadas por las autoridades y la junta constructora de Canta en 1927, alegaban haber cumplido no hacía más de dos meses el servicio vial, además de encontrarse en faenas agrícolas garantizadas por las

¹⁷⁹ La Prensa: 28-4-1927.

propias leyes. Estas circunstancias marcaban el límite preciso de las exigencias que las autoridades podían hacer a los campesinos de esta villa sin quebrar el equilibrio de las presiones por las movilizaciones laborales. Incluso en estas circunstancias la primera reacción no fue de desaire a las autoridades. Tanto el teniente gobernador, el agente municipal y el representante comunal pidieron que se posponga por una semana la convocatoria a ver si se encontraban en condiciones de realizar una nueva movilización laboral. Ésta al parecer era más una decisión unilateral de las autoridades de la villa por los hechos que se dieron luego. Existía el convencimiento entre la población, o al menos la más importante de ella o quizás la más afectada, que no aceptarían otra movilización laboral. Para las autoridades locales, en especial para el gobernador de la capital Esteban Calderón, esta negativa era parte de una soterrada oposición a las autoridades canteñas

“los antecedentes de estos vecinos de Lachaqui (es que) han estado en contra de las autoridades (de Canta) como en el caso de Elíseo Ruitón que atacó al señor Luis E. Bedoya (ex -subprefecto) en el lugar Larancocha de esta provincia con una piedra; al Sr. Velasco que atacaron en “La Poblada” y que se salvó por la intervención del pueblo de Pariamarca, también atacaron al gobernador de esta ciudad Pablo Soto; al normalista Juan Huamán casi lo atacan encabezando este delito Manuel corpus Astocondor, al suscrito (Esteban Calderón) cuando era subprefecto lo denunciaron al tribunal de justicia, 12 personas: entre ellos Manuel Corpus A., Juan Fuertes Vilcapoma, Tomás Ríos y otros, además de agredir a maestros de centros escolares y asesinar a tres personas”¹⁸⁰.

La exageración acusadora de una autoridad afectada por los eventos del 25 de abril de 1927, pero que no necesariamente dejaba de reflejar lo que sucedía en Lachaqui. Cuando las autoridades de la villa pospusieron por una semana aquellos trabajos pensando que la población aceptaría una nueva movilización, omitieron el descontento que existía por parte de este otro sector encabezado por los personajes ya mencionados y que terminaron confrontándose con las mismas autoridades provinciales aquel fatídico día.

El papel que por otro lado le tocó jugar al comité central Pro- indígena “Tahuantinsuyo” reforzó el cariz político que iba tomando esta confrontación. El

¹⁸⁰ AGNP: Ministerio del Interior: Prefecturas. Lima. Gobernador: Canta. 1927.

subprefecto menciona que dos miembros de esta comunidad pertenecían a la organización. Manuel Janampa era secretario de esa institución en su sede central de Lima y Fausto Ramón era un representante de la villa y emisario de la organización cuando sucedieron los hechos. La Prensa, como vimos también, los calificaba de “disociadores” de pueblos indígenas y extraños a ellos incluso. Lo que no menciona es que Fausto Ramón no solo era un nativo de la villa sino un capataz de los vialistas; en tanto Janampa era un comerciante que junto a Faustino Carrillo y Genaro Alvarado conformaban la sub-comisión que representaba a Lachaqui ante el comité, defendiéndolos de los abusos de las autoridades políticas y dando a sus miembros una mayor presencia en el espacio político nacional para presentar su caso como una villa indígena oprimida¹⁸¹. La ley vial menos que cualquier otra norma no estaba exenta de esa vigilancia y a raíz de esos hechos, efectivamente, llegaron a llamar la atención del mismo gobierno central

(Pedidos)”El Sr. Flores proponía a consideración de todos los concejales presentes (de Canta) se diera un voto de aplausos al Sr. Ministro del gobierno, al sr. Prefecto del departamento, al Sr. Alcalde y al Sr. Párroco doctor Pedro E. Villar Corcova por el procedimiento y buen tino para haber podido sin mayores desgracias contener la turba inconsciente de Lachaqui al haber atacado y dispersado, a nuestras principales autoridades de la provincia, poniéndose constancia también de nuestra protesta enérgica que en esos mismos instantes hicimos todos los vecinos de esta ciudad y parte de los vecinos de los pueblos de Obrajillos, Paríamarca, Carhua y Huaros”¹⁸².

Esta sublevación o "resistencia" tenía razones políticas de fondo y que se ligaban posiblemente a la forma y al fondo autoritario del ejercicio del poder y del autogobierno político de Canta y de la cuál la propia ley vial no pudo sustraerse. Una población como Lachaqui, al margen de los beneficios directos que podía reportarle construir una carretera como la de Canta, que se encontraba a varias leguas de donde estaba y que no seguía precisamente la ruta que hubiera deseado, encontró mayores obstáculos para seguir sometándose a las

¹⁸¹ La Prensa: 28-4-1927. Carta Aclaratoria de S. Janampa en La Prensa 1-5-1927 y del Comité central pro- indígena “Tahuantinsuyo” el 25-5-1927.

¹⁸² LCC:1-5-1927.

exigencias de una junta Constructora que ni siquiera era la titular de tales prerrogativas según la ley.

Lachaqui tenía sus propias aspiraciones y una de ellas ha sido una vía propia por la ruta del río Quisquichaca hacia Lima. También quería mayores beneficios y para eso fue adquiriendo con el tiempo sucesivas categorizaciones que le diesen autonomía dentro del poder provincial y del propio ordenamiento jurídico, político y administrativo del sistema republicano (declarada villa por ley del 12-10-1908), no siendo extraño por eso que se hiciese reconocer como la primera comunidad en la provincia (27-7-1926) y consolidara esta posición como distrito mucho después, o incluso sentando presencia nacional en un comité pro- indígena. Lo que resultó contradictorio en este proceso de consolidación de sus intereses, y en el contexto del cumplimiento de la ley vial, fue que apareciese una convocatoria en 1927 que con la complicidad de sus propios representantes desembocaron en una violencia que no fue premeditada y en la que ni la institución comunal ni el comité pro- indígena pudieron evitarla. Los intereses al interior de la villa al parecer no se hallaban tampoco plenamente homogeneizados en torno a la conciencia de sus propias conveniencias de villa para encontrar el suficiente consenso que evitara tal divisionismo y malos entendidos entre sus propios habitantes y más aún con las arbitrariedades del poder capitalino canteño al querer movilizarlos, según ordenaba el mandato legal, para su propio beneficio.

Asombra por eso ver que entre las posiciones de Canta y Lachaqui, aunque pudiesen aparecer encontradamente diferentes por motivo de la ley vial, ambas proclamasen en el fondo respetarla y cumplirla. El hecho es que ambas querían obtener sus beneficios aplicándose para ello a la construcción de sus propios caminos¹⁸³. Estas discordancias y el autoritarismo capitalino terminaron por exacerbar los ánimos de aquella mañana del 25 de abril de 1927.

¹⁸³ SELIGMANN, Linda: "La Ley y el Poder en la Sociedad Andina". En Enrique Urbano (Comp.): Poder y Violencia en los Andes. Cusco. Centro Bartolomé de las Casas. 1988. Pg. 375.

CONCLUSIONES

Se pueden sacar muchas y muy variadas conclusiones de esta monografía por la cantidad de situaciones y casos que se presentan en el nacimiento, ascenso, ejecución y supresión de una ley como la de conscripción vial. En principio una de ellas sería que las leyes no siempre son intrascendentes sea por sus solas intenciones o por sus distintos efectos a esas intenciones sobre la sociedad. Pierre Legendre, politólogo y jurisprudente dice al respecto “*el arte de gobernar no es una teoría, es el arte de tramar una legalidad para hacer nacer, alimentar y conducir a los sujetos humanos hasta la muerte*”(ALLPANCHIS 49.1997: 116). Lo cuál no quiere decir que la ley 4113 no consiguiera sus fines; lo hizo, pero bajo determinadas condiciones y costos que los sintetizamos del siguiente modo.

Las conclusiones más importantes pueden agruparse en los siguientes puntos:

1°- La llamada Ley de Conscripción Vial o Servicio Obligatorio de Caminos, dado como Decreto Legislativo 4113 por el congreso de la República y aprobado por el gobierno de Augusto B. Leguía el 11 de mayo de 1920 nació como parte de un proyecto global de modernización de las redes viales o caminos con mucho tiempo de anticipación a su aprobación desde un sector de la elite civil y “tecnócrata” política, con el fin de movilizar una enorme capacidad de fuerza de trabajo indígena- campesino hasta entonces fuera de un mercado interno para la construcción de estas vías de comunicación. Así, se aseguraba también, que sus beneficios no serían solo del consabido orden material sino patrióticos puesto que daría conciencia de participación nacional a una masa de la población aislada de las políticas de estado (e incluso de su gobierno) hasta ese entonces.

2°- El contexto político en que se desarrolló el debate de la ley de conscripción vial (1902-1919) se incluía en momentos en que el afán por conseguir una mayor capacidad de consenso por parte de las clases políticas para la modernización económica y para que el Estado tuviese una efectiva presencia en su territorio para esa modernización, pero esta idea era contrapesada más bien

por quiénes creían que si bien una adecuada política vial debía estar sobre la base de esta ley manejada con la autoridad legal y legitimadora del estado, debían ser las autoridades políticas y municipales o notables de las localidades y provincias quiénes dirigieran la organización y movilización de la fuerza de trabajo. Con esta perspectiva el peso de los poderes locales era decisivo en los proyectos y obras viales, dejando al estado incluso en segundo plano para la dirección de las movilizaciones laborales. Esta tendencia se acentuó más con la política de clientelaje que el regimen leguista consolidó hacia esta época.

3°- La necesidad de la ley que sustentase la modernización de las redes viales y por tanto de la sociedad en su conjunto, no era compartida sin embargo por todos los sectores de la sociedad política y civil. Las objeciones de parte de un sector político-intelectual del país sobre sus reales efectos y más sobre la población indígena, cuestionaron su vigencia y trataron de reformarla en algunos casos o suprimirla en otros. Pero fue la necesidad del regimen leguista por sustentar también su legitimidad de proyecto llamada “Patria Nueva”, sobre la base de un enorme gasto fiscal y de la modernización de la infraestructura del país y principalmente de una estructura vial que se veía sufragadas adicionalmente con la ley vial, que impidió su reforma y supresión por parte de este regimen. No sería hasta que a raíz del golpe de estado contra el regimen encabezado por el entonces coronel Luis Sánchez Cerro en 1930, en que recién se suprimió la ley, “símbolo de su tiranía y opresión”.

4°- Con la ley de Conscripción Vial los mecanismos legales empleados para extraer la fuerza de trabajo de la población conscripta, en su mayor parte campesina, reproducían los mecanismos tradicionales que las comunidades implementaban en sus faenas laborales para las obras de infraestructura de uso común. En este sentido la ley imponía un parámetro de edades que se adecuaba bien a una población creciente y joven tal como vimos en los casos de Huamanga y Canta. Con estos mecanismos se suplía también lo que las elites impulsoras de la ley buscaban: sustituir la parquedad de los recursos fiscales de las contribuciones en dinero que el fisco no lograba recaudar de un campesinado especialmente muy poco ligado a los mercados locales; encausando más bien las

enormes reservas de mano de obra de una población en crecimiento hacia una política vial coherente a los objetivos del gobierno como era la expansión de los caminos hacia las montañas selváticas.

5°- Para hacer de la ley de conscripción vial un instrumento normativo ejecutable en las localidades era necesario lograr el consenso por parte de las elites políticas y sociales regionales. Esta efectivamente se dio tal como lo vimos en las provincias de Huamanga y Canta. En principio porque se amparaba en una nueva legitimidad política y social inaugurada por la “Patria Nueva” que decía traer una propuesta renovadora del país entre todas las regiones y clases sociales. Por otro lado, la propia ley contemplaba la participación de las elites regionales en su aplicación, y si no ellas mismas se creaban un espacio propio de participación al interior de ella tal como fueron las Juntas Constructoras. Más aún, las representaciones menores de las provincias y sus autoridades: distritos, villas y pueblos, sentían que la ley efectivamente convenía a sus expectativas; las que según las condiciones de como ella se ejecutara, mejorarían su capacidad de legitimación aún por contribuir tanto para el progreso de sus propios pueblos como de la nación en su conjunto y tratando de buscar por eso algunos beneficios adicionales por tales esfuerzos no solo reclamando el derecho de los caminos propios sino también en “pedidos” de distinta índole hacia el Estado.

6°- La mecánica que se impuso en las diferentes regiones para la ejecución de la ley como en Huamanga y en Canta, respondían también a las propias dinámicas y expectativas sociales de cada provincia. En Huamanga por ejemplo la dinámica para construir la carretera de Huancayo - La Mejorada – Ayacucho respondía más a una población campesina sujeta a los latifundios que a las comunidades. En Canta, sobretudo en la carretera Lima- Canta- Paso de la Viuda del río Chillón, la dinámica respondía a pueblos organizados más en comunidades. En ambos casos sin embargo se notaba que la capacidad movilizadora en cada jurisdicción respondía directamente a la capacidad de las juntas viales locales (provincial y distritales) para adaptarse a las circunstancias de sus regiones más allá de que se cumplieran los objetivos del Estado. En otras palabras, podemos ver que en Ayacucho el peso de los terratenientes influía para

que un buen número de campesinos se sujetara tanto a las expectativas de los propios terratenientes como a la de las comunidades para ejecutar las obras viales. En Canta la dinámica movilizadora era más de los propios pueblos unidos a sus representaciones comunales y municipales, sobre todo, los que impulsaban con su trabajo efectivo la realización de los objetivos finales.

7°- Finalmente, muchas de las expectativas locales en los caminos contruidos o por construirse sustentaban la política vial ejecutada sobre la base de la ley 4113. Pero no siempre llegaron a coincidir todas las expectativas del gobierno con la de sus propias autoridades regionales o sus elites, o mucho menos incluso con los pequeños pueblos, comunidades o latifundios. En el caso de Huamanga y las provincias del norte de Ayacucho la frustración del ferrocarril se compensó en parte con la propia ley al ejecutar una vía alterna (la del centenario), la cuál fue abandonándose con el tiempo al dejar de dársele prioridad (sobretudo después de 1924) para preocuparse las autoridades locales por construir sus propias vías de penetración a la selva, jurisdicciones como Huanta son un ejemplo. Otra situación fue cuando se planteó la necesidad de incluir entre los beneficiarios de tales imposiciones legales a los campesinos indígenas sin que necesariamente significase igualdad de derechos y consideraciones o siquiera algún reconocimiento de las elites y sus autoridades provinciales frente a los esfuerzos indígenas por dotar a la región y a sus pueblos. La opinión de éstos (elites y autoridades) para sentir que ellos (los indígenas) trabajaban por los mismos fines y sus subsecuentes beneficios no fueron tomados como motivos primordiales para reconocer sus derechos y expectativas causando desmotivación y descontento en el cumplimiento de la ley o dejando algunas veces de cumplirla. En el caso de Canta la dinámica histórica e interés del Estado dividió la prioridad de las carreteras entre los márgenes del río Chancay (sustrayendo a cinco distritos a esa labor) de la carretera que iba por el Chillón. Hasta allí podían sentirse conformes todas las poblaciones de la provincia, aun cuando se consolidaba así su histórica fragmentación. Incluso villas como Arahua y más Lachaqui podían trabajar para la ruta Lima-Canta bajo exigencias de la ley pero reivindicando también sus propias realidades y

prioridades para que se las considerase en las exigencias de la capital provincial; aun así las reservas de esas poblaciones con respecto a su capital no significaba que fuesen necesariamente razones y pretextos validos para no hacer nada a favor de su capital. En ambos casos, Huamanga y Canta, el desequilibrio de conceptos como derecho y equidad entre el interés del Estado por ejecutar sus vías y los de la localidad para reivindicar sus beneficios, fueron muchas veces las causantes de la aplicación violenta de la ley. Estas violencias se agravaban más cuando el propio estado, institucionalmente débil, no daba ninguna garantía de ese equilibrio para su ejecución puesto que en su nombre o de su finalidad modernizadora las autoridades y elites provinciales y regionales arbitraban abusivamente para su aplicación.

8°- Finalmente se impuso, lo que consideramos, fue una tendencia después de haberse abolido la ley 4113, y es que trajo con aquella experiencia algo que identifiqué como una consecuencia fundamental en las mentes de la época. Fijó, principalmente entre las elites de la costa y de la capital, la necesidad de mirar y gobernar hacia los problemas y potencialidades del interior del país. Esta situación aunque no varió sustancialmente las políticas de vialidad seguidas inmediatamente después entre las décadas de 1930 y 1940, excepto en el hecho de no volver a aplicar medidas similares a la ley abolida; se aplicó sin embargo hacia el mismo criterio de acumulación interna y modernización exclusiva por parte de los sectores dirigentes del Estado. En cambio para el resto de la sociedad, sea entre sectores burgueses progresistas y de izquierda, consolidó la idea de la existencia de una sociedad, que nacional o no, fragmentada y/o diferenciada física y socialmente, compartían a pesar de esos rasgos un espacio político dentro del Estado peruano aún cuando sus intereses fuesen contrapuestos, haciéndose evidente entre ambos sectores (elites y sociedad) que para lograr la modernización de la nación se harían indispensables medidas tanto o más radicales como la ley dada el 11 de mayo de 1920, aunque esta vez ambos diferían en los objetivos finales de la acumulación interna ya que se contemplaba de modo distinto la necesidad de la transformación de las relaciones de producción de la sociedad peruana de aquel entonces.

ANEXO I

PROVINCIA DE HUAMANGA. DEPARTAMENTO DE
AYACUCHO: DISTRITOS Y CAPITALES DE DISTRITOS.
POBLACION URBANA Y RURAL

DISTRITO	CAPITAL DE DISTRITO	POBLACION URBANA	%	POBLACION RURAL	%	TOTAL
AYACUCHO	Ayacucho	16642	84,98	2940	15,02	19582
ACOS - VINCHOS	Acos – Vinchos	730	12,01	5347	88,99	6077
CARMEN ALTO	Carmen Alto	154	20,37	602	79,63	756
CHIARA	Chiara	421	12,51	2944	87,49	3365
QUINUA	Quinua	824	14,58	4825	85,42	5649
SANTIAGO DE PISCHA	San Pedro de Cachi	716	11,62	5442	88,38	6158
SOCOS - VINCHOS	Vinchos	2180	16,49	11039	83,51	13219
TAMBILLO	Tambillo	181	2,82	6220	97,18	6401
TOTAL		21848	35,69	39359	64,31	61207

FUENTE : Censo de Población y Ocupación de la provincia de Huamanga. Departamento de Ayacucho. 1940. Lima. Vol. VI. Dirección General de Estadística del Ministerio de Hacienda y Comercio. 1944.

ANEXO II

MOVIMIENTO DEMOGRAFICO EN LA PROVINCIA DE
HUAMANGA ENTRE 1862 Y 1940

FUENTE	Nro. TOTAL DE HABITANTES
CENSO DE 1862	43740
CENSO DE 1876	31237
CALCULO DE 1896	97598
CENSO DE 1940	61207

FUENTE: Censo de Población y Ocupación. 1940. Lima. Vol. VI. 1944. Pag. VII.

ANEXO III

CENTROS POBLADOS SEGÚN CATEGORIAS EN LA PROVINCIA DE HUAMANGA , DEPARTAMENTO DE AYACUCHO

DISTRITOS	TOTAL DE CENTROS POBLADOS	CIUDAD	VILLA	PUEBLO	CASERIO	ANEXO PAGO	AYLLU-COMUNIDAD	HACIENDA FUNDO	ESTANCIAS	OTROS
AYACUCHO	39	1	-	1	7	-	-	20	-	10
ACOS - VINCHOS	70	-	-	11	12	4	-	42	-	1
CARMEN ALTO	16	-	-	1	-	-	-	15	-	-
CHIARA	85	-	-	2	12	10	3	53	-	5
QUINUA	88	-	1	1	43	10	-	28	5	-
SANTIAGO DE DISCHA	71	-	-	7	13	13	-	33	2	3
SOCOS - VINCHOS	152	-	-	9	4	15	-	40	82	2
TAMBILLO	77	-	-	5	5	8	2	54	2	1
HUAMANGA (TOTAL)	598	1	1	37	96	60	5	285	91	22
DPTO. AYACUCHO	4382	8	22	165	839	625	82	967	943	731

FUENTE : Censo Nacional de Población y Ocupación en el Departamento de Ayacicho.1940. Lima. Vol. VI. 1944.

ANEXO IV

ESTIMADO TOTAL DE LA POTENCIAL MANO DE OBRA MASCULINA SEGÚN EDADES EN LA PROVINCIA DE HUAMANGA AFECTADA POR LA LEY DE CONSCRIPCION VIAL ENTRE 1920 - 1930

EDADES (*)	Nº MANO DE OBRA	% TOTAL
18 – 22	2030	20,52
23 – 27	1416	14,31
28 – 32	1927	19,48
33 - 37	902	9,12
38 - 42	1197	12,10
43 - 47	507	5,12
48 - 52	799	8,07
53 - 57	355	3,58
58 - 62	481	4,86
63 - 67	154	1,55
68 – 70	121	1,22
TOTAL	9889	100

FUENTE : Basada en el Registro de edades por Provincias del Censo de 1940. Huamanga – Ayacucho. Vol. VI. El Cuadro elaborado es propio.

(*) La ley de Conscripción Vial exigía la contribución de fuerza de trabajo a varones desde los 18 hasta los 60 años; para este cuadro los intervalos de edades escogidos abarcan cinco años por intervalo y abarcan desde los 18 años hasta los 70 por dos motivos:

1°- Dado que el censo de 1940 es una fuente de información retrasada en 10 años con respecto a la abolición de la ley de conscripción vial, las edades actualizadas a esa fecha se disminuyen en la actual a 10 años (así p.ej. los que cumplían el último día de vigencia activa de la ley 18 años, a la fecha del censo de 1940 tendrían 28 años).

2°- Pero estos datos además de darnos la cantidad de conscriptos vigentes en el último año de la vigencia de la ley pueden darnos también la cantidad de conscriptos que participaron al principio de su aplicación desde 1920-1921 y que la ley exigía a los varones hasta los 60 años (así p.ej. los que cumplían 60 años el primer año de vigencia de la ley vial, tendrían a la fecha del último día de su vigencia 70 años, a la fecha del censo de 1940 tenían 80 años).

En esta base de datos sin embargo hay que reconocer que dadas las exigencias de la propia ley que ordenaba a los varones entre 22 y 59 años trabajar el doble de los demás, fueron los que aportaron el mayor contingente de trabajo en las carreteras. Según este cuadro se ubicaban entre los intervalos que van desde los 28 hasta 62 años, constituyendo el 62, 43% del total de la mano de obra afectada por la ley.

ANEXO V

POBLACION TOTAL Y MASCULINA EXISTENTE EN LA PROVINCIA DE HUAMANGA Y SUS DISTRITOS

DISTRITO	POBLACION TOTAL	%	POBLACION MASCULINA	%
AYACUCHO	19582	31,99	8951	31,01
ACOS - VINCHOS	6077	9,92	2944	10,19
CARMEN ALTO	756	1,23	355	1,22
CHIARA	3365	5,49	1610	5,57
QUINUA	5649	9,22	2627	9,10
SANTIAGO DE PISCHA	6158	10,06	2869	9,94
SOCOS - VINCHOS	13219	21,59	6451	22,35
TAMBILLO	6401	10,45	3056	10,58
HUAMANGA (TOTAL)	61207	100	28863	100

FUENTE : Censo Nacional de Población y Ocupación de Ayacucho.1940. Vol. VI.

ANEXO VI

DISTRITOS Y SUS CAPITALES CON POBLACIONES URBANO RURALES EN LA PROVINCIA DE CANTA

DISTRITO	CAPITAL	POBLACION URBANA	%	POBLACION RURAL	%
CANTA	Canta	1584	30	3589	70
HUAMANTANGA	Huamantanga	1372	32	2923	68
ARAHUAY	Arahuay	567	19	2328	81
PACARAOS	Pacaraos	821	26	2252	74
SUMBILCA	Sumbilca	1552	56	1192	44
LAMPIAN	Lampian	542	20	2089	80
SAN BUENAVENTURA	San Buenaventura	373	14	2303	86
ATAVILLOS BAJO	Huayopampa	611	27	1628	73
ATAVILLOS ALTO	Pirca	586	26	1656	74
TOTAL		8005	28	19960	72

FUENTE : Censo de Población y Ocupación de Lima.1940.Lima. Vol. V.1946.

ANEXO VII

MOVIMIENTO DEMOGRÁFICO DE LA PROVINCIA DE CANTA ENTRE 1862 Y 1940

FUENTE	Nº DE HABITANTES
CENSO DE 1862	18160
CENSO DE 1876	16650
CALCULO DE 1896	28716
CENSO DE 1940	27965

FUENTE : Extracto Estadístico del Perú de 1925. Dirección General de Estadística del Ministerio de Hacienda y Comercio. Lima .1926.

Extracto Estadístico del Perú de 1929.y 1930. Dirección General de Estadística del Ministerio de Hacienda y Comercio. Lima. 1931.

ANEXO VIII

MOVIMIENTO DEMOGRAFICO DE LA PROVINCIA DE CANTA Y SUS DISTRITOS ENTRE 1924 Y 1929

(Datos Anuales de Nacimientos por Distritos)

DISTRITO	1924	%	1925	%	1928	%	1929	%
CANTA	72	23,3	76	21,6	139	23,6	127	30,8
HUAMANTANGA	50	16,1	55	15,3	80	13,6	52	12,6
ARAHUAY	-	-	-	-	26	3,4	50	12,2
PACARAOS	32	10,3	61	16,7	50	8,5	51	10,4
SUMBILCA	53	17,1	41	11,4	70	11,9	38	9,2
LAMPIAN	10	3,2	9	2,5	83	14,1	4	0,9
SAN BUENAVENTURA	55	17,7	42	11,7	47	7,9	43	10,4
ATAVILLOS BAJO	31	10,0	58	16,2	56	9,5	2	0,4
ATAVILLOS ALTO	6	1,9	17	4,7	43	7,3	41	9,9
TOTAL	309	100	358	100	594	100	408	100

FUENTE : Extractos Estadísticos del Perú de 1925 y 1929-1930. Dirección General de Estadística del Ministerio de Hacienda y Comercio. Lima .1926 y 1931._

ANEXO IX

NUMERO DE CENTROS POBLADOS SEGÚN CATEGORIAS

EN LA PROVINCIA DE CANTA

DISTRITOS	TOTAL CENTROS POBLADOS	VILLAS	PUEBLOS	CASERIOS	COMUNIDAD	HACIENDA FUNDO	ESTANCIA	OTROS
CANTA	114	3	2	2	-	62	26	19
ARAHUAY	36	-	3	2	4	25	2	-
ATAVILLOS ALTO	48	1	5	1	-	4	9	18
ATAVILLOS BAJO	13	1	6	-	-	3	3	-
HUAMANTANGA	13	2	2	-	-	9	-	-
LAMPIAN	30	2	3	4	-	7	10	4
PACARAOS	24	1	1	-	5	-	15	2
SAN BUENAVENTURA	64	-	6	-	-	6	50	2
SUMBILCA	7	1	2	-	-	3	-	1
TOTAL	339	11	30	9	9	119	115	46

FUENTE : Censo Nacional de Población y de Ocupación del Departamento de Lima.1940. Lima. Dirección General de Estadística del Ministerio de Hacienda y Comercio. Vol. V. 1946.

ANEXO X

ESTIMADO TOTAL DE LA POTENCIAL MANO DE OBRA MASCULINA SEGÚN EDADES EN LA PROVINCIA DE CANTA AFECTADA POR LA LEY DE CONSCRIPCION VIAL ENTRE 1920 –1930

EDADES (*)	Nº MANO DE OBRA	% TOTAL
18 - 22	926	20,12
23 - 27	822	17,86
28 - 32	857	18,62
33 - 37	530	11,51
38 - 42	461	10,01
43 - 47	342	7,43
48 - 52	242	5,25
53 - 57	197	4,28
58 - 62	130	2,82
63 - 67	63	1,36
68 - 70	32	0,69
TOTAL	4602	100

FUENTE : Basado en el Registro de Edades por Provincias del Censo de 1940.

El Cuadro elaborado es Propio. Véase explicaciones técnicas de este anexo en el anexo IV, correspondiente a la provincia de Huamanga. La población que trabajó permanentemente durante los 10 años de vigencia de la ley se halla entre los intervalos de 28 hasta 62 años, que representaba un total de 2759 conscriptos o el 59,92%.

ANEXO XI

EVOLUCION DEL SISTEMA VIAL EN PERÚ

ENTRE 1920 A 1940

DEPARTAMENTO	AÑO Y EXTENSION EN KILOMETROS		
	1920	1929 –1930	1940
AMAZONAS	90	26	156
ANCASH	300	1254	1352
APURIMAC	185	176	720
AREQUIPA	260	590	2517
AYACUCHO	419	590	836
CAJAMARCA	128.5	758	1106
CUSCO	245	854	1511
HUANCAVELICA	184	328	696
HUANUCO	156	1174	527
ICA	826	910	1069
JUNIN	357	1589	2268
LA LIBERTAD	461.5	1445	1466
LAMBAYEQUE	1874	1314	1363
LIMA	682	2471	2790
LORETO	n.d.	143	140
MADRE DE DIOS	91	402	430
MOQUEGUA	5	211	245
PIURA	335	2235	2447
PUNO	n.d.	2172	2936
SAN MARTIN	n.d.	271	48
TACNA	n.d.	365	789
TUMBES	n.d.	345	437
TOTAL	6599	19623	25849

FUENTE: Carlos Oyague y Calderón: Contribución al Estudio de la Organización de Conscripción Vial. Extraído del Anexo # 3 (incompleto). Presentado al Primer Congreso Panamericano de Carreteras en Buenos Aires en 1925.Imp. José Rivas. Lima. 1925.
Extractos Estadístico del Perú de 1929-1930. Lima.1931.
Extractos Estadístico del Perú de 1945. Lima.1947.

ANEXO XII

EXTENSION LONGITUDINAL CAMINERA EN 1920 POR PROVINCIAS Y DEPARTAMENTOS

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	PUNTOS EXTREMOS	1920	Sierra	Costa	Montaña
AMAZONAS ANCASH	Chachapoyas	Chachapoyas- Limebamba	90	90		
	Huaraz	Recuay- Caraz	95	95		
	Pallasca	Tarica- Mayucuyan	42	42		
	Santa	El Punto Casma	10		10	
	Santa	Huarmey- Huamba	50		50	
	Santa	Chimbote- Santa	20		20	
	Santa	Santa- Santa Clara	9		9	
	Santa	Santa- Puerto Santa	9		9	
	Yungay	Yungay- Caraz	15	15		
	Yungay	Yungay- Huaraz	50	50		
APURIMAC	Abancay	Sección Inconclusa	17	17		
	Andahuaylas	Talavera- San Gerónimo	8	8		
	Aymaraes	Chalhuanca- Abancay	160	160		
AREQUIPA	Arequipa	Arequipa- Balneario de Jesús	10	10		
	Arequipa	Arequipa- Paucarpata	5	5		
	Arequipa	Arequipa- Cementerio General	6	6		
	Arequipa	Arequipa- Carmen Alto	4	4		
	Arequipa	Arequipa- Tiabaya	7	7		
	Caylloma	Sumbay(estación)- Caylloma	160	160		
	Camaná	Acarí- Pto. Lomas	40		40	
		Camaná- Quilca	8		8	
	Islay	Mejía- Cocachacra	14		14	
		Tambo- Cocachacra	6		6	
AYACUCHO	Ayacucho	Ayacucho- Pangora	15	15		
		Ayacucho- Pumacahuanca	45	45		
		Ayacucho- Totorabamba	45	45		
		Ayacucho- Pto. Laramate	25	25		
		Huancapi -Huancaraylla	10	10		
	Victor Fajardo					
	Huanta	Huanta- Luricocha	5	5		
		Huanta- El Vado	14	14		
		Mayoc- Pangora	48	48		

CAJAMARCA	La Mar	Ayacucho- San Miguel	50	50	17
		Ayacucho- Tambo	12	12	
		Yungay- San Miguel	75	75	
		San Miguel- Chiutirca	45	45	
		San Miguel- Chilcas	30	30	
	Parinacochas Cajamarca	Cora Cora- Chala			
		Cajamarca- Magdalena	24	24	
		Cajamarca- Jesús	11	11	
		Cajamarca-Baños del Inca	5	5	
		Celendín- Huanco	11	11	
CUZCO	Chota	Celendín- Lucmapampa	16	16	
		Celendín- Huañabamba	7	7	
		Charguaquero-	10	10	
		Chongoyape			
		Contumazá	17		
	Hualgayoc Cuzco	Payanique- Huabalito	12.5	12.5	
		Cascas- Huayday	15		
		Uldina- Chiclayo	10	10	
		Cuzco- San Gerónimo	4	4	
		Cuzco- Anta	14	14	
HUANCAVELICA	Calca	Huambutío- Calca	75	75	15
		Espinar	40	40	
		Canchis	62	62	
		Quispicanchis			
		Oropesa- Yaucat	20	20	
	Urubamba	Urubamba- Calca	20	20	
		Urubamba- Ollantaytambo	20	20	
		Huancavelica	30	30	
		Huancavelica- Acoria			
		Angaraes	35	35	
HUANUCO	Tayacaja	Lircay- Julcamarca	6	6	
		Pampas- Huancayo	113	113	
		Mejorada- Mayoc	55	55	
		Huanuco			
ICA	Ica	Huanuco- El Valle	6	6	
		Ambo	43	43	
		Ambo- Cerro de Pasco-Huanuco	52	52	
		Panao- Huanuco	160	160	
		Ica- Nazca	20	20	
		Ica-Santiago	125	125	
		Ica- Palpa	80	80	
		Ica- hacienda Huayurí			

JUNIN	Chincha	Ica- Pueblo Nuevo	8	8	
		Ica- Molinos	20	20	
		Ica- Tacama	8	8	
		Ica- San Juan	10	10	
		Ica- Santa Rita	10	10	
		Ica- Yauca	30	30	
		Ica- Huacachina	5	5	
		Ica-la Huega	7	7	
		Ica- Victoria	5	5	
		Ica- Cachica	5	5	
		Ica- Tayapampa	6	6	
		Ica- Guadalupe	20	20	
		Ica- Aquijes	15	15	
		Chincha Alta- Pisco	30		30
		Chincha Alta- Cañete	35		35
		Chincha Alta- El Carmen	20		20
		Chincha Alto- Tambo de Mora	12		12
		Chincha Alta- Chincha Baja	12		12
		Chincha Alta-Chincha Baja	28		28
		Chincha- Humay	60		60
		Chincha- Yemampo	5		5
	Pisco	Pisco- Chincha	45		45
		Pisco- Humay	45		45
	Huancayo	Pisco- San Andrés			
		Huancayo- Acopalca	25	25	
	Jauja	Huancayo- Tayacaja	25	25	
		Huancayo- Huariaca	20	20	
		Huancayo- Chongos Bajo	15	15	
		Huancayo- San Gerónimo	15	15	
		Huancayo- Sicaya	10	10	
		Jauja- Concepción	22	22	
		Jauja- Orcotuna	25	25	
	Tarma	Tarma- Oroya	48	48	
		Tarma- Tilarnioc	40	40	
		Tarma- La Merced	72	72	
		La Merced- San Luis			

LAMBAYEQUE	Chiclayo	Palca- Marainoc	40	40	
		Chiclayo- Monsefú	12		12
		Chiclayo- Monsefú	13		13
		Chiclayo- Puerto Etén	15		15
		Chiclayo- Pimentel	15		15
		Chiclayo- San José	16		16
		Chiclayo- Reque	12		12
		Chiclayo- Picci	12		12
		Chiclayo- Lambayeque	9		9
		Chiclayo- Ferreñafe	20		20
		Chiclayo- Chongoyape	72		72
		Chiclayo- Zaña	52		52
		Chiclayo- Salitral	58		58
		Chiclayo- Lagunas	24		24
		Chiclayo- Hcda.Pomalca	8		8
		Chiclayo- Ambo	12		12
		Chiclayo- Tuman	16		16
		Chiclayo- Patapo	24		24
		Chiclayo- Tulipe	28		28
		Chiclayo- Samán	4		4
		Chiclayo- Pucalá	28		28
		Chiclayo- Palmo	88		88
		Chiclayo- Pampa Grande	92		92
		Chiclayo- Capilla	96		96
		Chiclayo- Tablazos	76		76
		Chiclayo- Casa Blanca	76		76
		Chiclayo- Galupe	20		20
		Chiclayo- Sipán	20		20
		Chiclayo- Cayaltí	28		28
		Chiclayo- La Viña	48		48
		Chiclayo- Cajal	68		68
		Chiclayo- Chumbenique	52		52
		Chiclayo- Ucupe	60		60
		Chiclayo- Mocupe	64		64
		Chiclayo- H. La Bebedero	64		64
		Chiclayo- Hcda. Sorronto	72		72
		Chiclayo- Hcda.Caña Cruz	68		68
		Chiclayo- Hcda. Palomino	72		72
		Chiclayo- Hcda.Cupón de Laña	56		56

LA LIBERTAD	Trujillo	Chiclayo- Hcda. Oyotun	80		80
		Chiclayo- Hcda. Capote	8		8
		Chiclayo- Hcda. Almendral	72		72
		Lambayeque- Chiclayo	11		11
		Lambayeque- Motupe	80		80
		lambayeque- Motupe- Olmos	30		30
		Lambayeque- San José	10		10
		Lambayeque- Ferreñafe	13		13
		Trujillo- Buenos Aires	4		4
		Trujillo- Moche	9		9
		Trujillo- Salaverry	14.5		14.5
		Trujillo- Simbal	35	35	
		Trujillo- Gambarra	50	50	
		Trujillo- Ascope	63		63
		Trujillo- Huamachuco	15		15
		Trujillo- Virú	85		85
		Trujillo- Puerto Chicama	73		73
LIMA	Pacasmayo	Puerto Chicama- Pacasmayo	33		33
		Trujillo- Laredo	9		9
		Pacasmayo- San Pedro	8		8
	Pataz	Chepén- Guadalupe	5		5
		Tayabamba- Huancaspata	40	40	
	Canta	Tayabamba- Huaylillas	18	18	
		Lima- Santa Rosa de Quives	75		75
		San Vicente- Lurín	134		134
	Chancay	San Vicente- Cerro Azul	15		15
		San Vicente- Lunahuaná	40		40
		San Vicente- Chinchá	70		70
		Huacho- Barranca	45		45
		Barranca- Hcda. Alpas	40	40	
		Huaro de Huayto- Pativilca	10		10
		Huacho- Caral	35	35	
		Huacho- Quipico	50	50	
		Huacho- Peñico	35	35	
		Huacho- Puerto	2		2
		Huacho- Carquín	4		4

		Pueblo Supe- Barranca	3		3	
		Supe- San Nicolás	3		3	
		Supe(pueblo)- Supe(Puerto)	3		3	
		Supe(antiguo)- Supe(Nuevo)	2		2	
		Huaral- Chancay	10		10	
		Huaral-Cuyo	25		25	
		Huaral- Yecuán	10		10	
		Huaral- La Huaca	5		5	
		Chancay- Huaral	11		11	
		Chancay- El Puerto	3		3	
		Chancay- Chacayllo	11		11	
		Chancay- Las Salinas	8		8	
MADRE DE DIOS	Tahuamanu	Alpes-Repartición	25		25	
		Pativilca-La Encañada	8		8	
		Tahuamanu-Yaverija	73			73
MOQUEGUA PIURA	Moquegua	Firmeza-La Granja	18			18
		Moquegua-Semahua	5		5	
		"La Lima"-Piura	140		140	
	Ayabaca	"La Lima"-Ayabaca	60	60		
		Santo Domingo-Morropón	32	32		
		Frias-Chulucanas	48	48		
		Talara-Negritos	10		10	
		Negritos-Lagunitas	5		5	
		Lagunitas-Portachuela	25		25	
		Portachuela-Vichayal	15		15	
	Paita					
		Total de kilómetros	6599	3103.5	3404.5	91

FUENTE: Carlos Oyague Calderón: Contribución al Estudio de la Organización de la Ley de Conscripción Vial. Sociedad Geográfica. Lima. Imp. Rivas Beria. 1925.

ANEXO XIII

ESTADO DE LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS EN EL PERU DE 1930.

(Vías Longitudinales De Costa Y De Sierra Concluidas)

DEPARTAMENTOS	Tramos Construido	PUNTOS EXTREMOS	Tramos Construido	Tramos por Construir
COSTA	Kilómetros	SIERRA	Kilómetros	
TUMBES	132.6			
PIURA	411.7	Frontera- Ayabacá		30
		Ayabaca- Huancabamba		180
		Huancabamba- Molino Viejo		180
CAJAMARCA		Molino Viejo- Chiple		86
		Chiple- Cutervo		70
		Cutervo- Chota		80
		Chota- Bambamarca	34	
		Bambamarca- Hualgayoc	28.5	
		Hualgayoc- Cajamarca	25.6	70
		Cajamarca- San Marcos	50	10
		San Marcos- Cajabamba	15	45
		Cajabamba- Huamachuco	14	
LA LIBERTAD	306.5	Huamachuco- Cajabamba	40	
		Huamachuco-Quesquenda	41.4	
		Quesquenda- Cachicadan	19	7
		Cachicadan- Angamarca	6	18
		Angamarca- Mollepata		25
		Mollepata- Conchucos		10
ANCASH		Conchucos- Mollepata		22
		Conchucos-Sihuas		70
		Sihuas-Yunquepampa	20	90
		Huaylas-	6	14
		Mato		
		Mato-Carás	12	3
		Carás-Yungay	15	

HUANUCO	Yungay-Huarás	56	
	Huarás-Recuay	25	
	Recuay-Ticapampa	4	88
	Ticapampa- Huallanca		
	Huallanca- Higuera	20	120
JUNIN	Higuera- Huánuco	15	
	Huánuco- Salcachupán	60	
	Salcachupán- Cerro Pasco	44	
	Cerro Pasco- Tilarnioc	98	
	Palcamayo- Tarma	24	
HUANCAVELICA	Tarma-Jauja	60.7	
	Jauja- Huancayo	54	
	Huancayo- Marcavalle	23	
	Marcavalle- Pampas	47	
	Pampas- Mejorada	17	37
AYACUCHO	Mejorada- Allcomachay	113	
	Allcomachay- Huanta	21	
	Huanta- Ayacucho	46	
	Ayacucho-Puente Pajonal	43	67
	Puente Pajonal-	33	42
APURIMAC	Andahuaylas		
	Andahuaylas- Cruz Ccasa		50
	Cruz Ccasa-Abancay	33.3	41.3
	Abancay-Puente	32	68.9
	Tablachaca		
CUZCO	Puente Tablachaca-	2	25
	Limatambo		
	Limatambo-Huillque	9	21
	Huillque-Cuzco	50	
	Cuzco-Sicuani	145	
PUNO	Sicuani-la Raya	38	
	La Raya-Ayaviri	69	
	Ayaviri-Pucará	61	
	Pucará-Lampa	43	
LAMBAYEQUE	Lampa-Juliaca	60	
	Juliaca-Puno	49	
	Puno-ILave	57	
	Ilave-Desaguadero	93	
	240.9		

LIMA	485.1			
ICA	352			
AREQUIPA	622	Atico-Ocoña		69
		Victor-		13
		Tambo		
MOQUEGUA	105	Moquegua		30
		Moquegua-		4
		El Molle		
		Molle-		22
		Hospicio		
TACNA	155			
TOTAL	3088.7		1900.5	1746.2

FUENTE: Edgardo Portaro: Estado Actual de la Construcción de Carreteras en el Perú.
Ministerio de Fomento de Perú. Dirección de Vías de Comunicación. Lima. Imprenta
Torres Aguirre. 1930.

CAMINOS DE PENETRACION CONSTRUIDOS Y POR CONSTRUIR

CAMINOS INTERIORES	Camino Construido	Camino por construir	Camino: Extensión Total
Paita-Sullana-Quiroz-Ayabaca	153	104	257
Paita-Piura-Encantada-Huambo	289	54	
Olmos-Vizuzo	28	57	
Pimentel-Carhuaquero	103		103
Carhuaquero-Cutervo	34	69	120
Cutervo-Bagua Chica	2		220
Bagua Chica-Chachapoyas	19		151
Chachapoyas-Moyobamba			145
Moyobamba-Tarapoto	20		99
Tarapoto-Pelejo	10		95
Pacasmayo-Chepén-Mirador			69.5
Mirador-San Miguel	49		75
San Miguel-Cajamarca	47.4	5	122.4
Cajamarca-Celendín	39	80	119
Celendín Balzas	35		
Salaverry-Trujillo.Quiruvilca	152		
Quiruvilca-Cajabamba/Yamobamba	114		
Cajabamba-Pajaten	15		290
Chay-Calipoy-Santiago de Chuco	56		113
Yoquepampa-Sihuas-Tayabamaba	29		110
Casma-Huarás	76		140
Huarás-Huallanca-Huánuco	49		275
Huarás-Ticapampa	29		
Huánuco- Rancho			24
Rancho-Muña	10		70
Muña- Puerto Leguía			115
Pativilca- Ticapampa	85		142

Ticapampa- Huari	68		113
Supe- Chiquián	95		160
Huacho- Sayán	53		53
Sayán- Oyón	43		90
Chancay- Acos	75		80
Lima- Trapiche- Quives- Canta	117		117
Canta- Huayllay	65	60	125
Huayllay	45		45
Pucachaca- Junín	69	35	104
Junín - Acobamba	56		56
Oroya- Tarma	45		45
Tarma- La Merced- San Luis de Shuaro	99		99
San Luis de Shuaro- Oxapampa	9		52
Puente Peruvian- Puerto Victoria	9.5		250
Lima-Chosica-Carampoma	54		99
Lima- Cieneguilla- San Damián	38		90
Lima-Cieneguilla-Huarochrí	51		160

Cañete- Huancayo	212		318
Concepción- Viena- Carrizal- puerto Ocopa	154	115	269
Huancayo- Acopalca- San Fernando	78.5	77	155.5
Chajo- Quinua- Río Apurimac	74		143
	40		113

Chincha- Huachos(Huancavelica)			
Pisco-Pampano-Huaitara-Castrovirreyna	76		216
Ica- Corcova	89		110
Hacienda San José-Puerto San Nicolás	10		70
Nazca- Puquio- Abancay	153		430
Chala-Matarani-Cora Cora	115		206.7
Cotahuasi-Aplao-Siguas-Camaná-Quilca	193		351
Arequipa- Sumbay- Caylloma- Sicuani	214.5	123.5	398
Ilo-Hospicio-Moquegua-Vizcachas-Puno	141	282	423
Locumba- Candar- Ilave	111		288
Sama- Torata- Pomata	45		255
Total	4140.9	1061.5	8339.7

FUENTE: Edgardo Portaro: Estado Actual de la Construcción de las Carreteras en el Perú. Ministerio de Fomento de Perú.Lima.1930.

ANEXO XIV

INVERSIONES ESTIMADAS EN LA CONSTRUCCION DE CAMINOS

ENTRE 1920-1930

CARRETERA	EXTENSION CONSTRUIDA	N° DE PUENTES	INVERSION EN SOLES
Lima-Canta-Chanchamayo	369	2	2214000
Huacho-Quipico	50	1	350000
Cerro dePasco-Huánuco	103	2	721000
Puquio-Chalhuanca	175	2	1265000
Huanuco-Rancho	24	2	144000
Ocapampa-Carhuaz	34	2	238000
Tumbes-Frontera	107		642000
Cora Cora-Chala	100	2	740000
Chilete-	40	2	310000
Hualgayoc			
Huancavelica-Lircay	30	1	210000
Lircay-	35	1	265000
Julcamarca			
Ayaviri-Apillo	25	1	190000
Lima-Cañete-Río Topara	207	4	1302000
Huánuco-Monzón	9	1	83000
Talara-Vichayab	55		330000
Pativilca-Alpas	25	1	170000
Supe-Ambar	42	1	267000
Chancay-Huaral-Acos	45	1	290000
Huaral-Alco	57	1	357000
Lima-Cieneguilla	40	1	255000
Lambayeque-Motupe-Olmos	110	3	755000
Chaclacayo-Ferreñafe-Viña	88		528000
Lima-Huacho-Paramonga	258	2	1583000
Lima-Santa Eulalia	49	1	309000
Lima-Manchay	37		222000
Maldonado-	8	4	64000
Inapari			
Lurín-Tinaja	55	1	345000
Huánuco-La	15	2	135000
Unión			
Huánuco-Pallanca	44	2	348000
Mala-Calango	30		210000
Asia-Osma	66		396000
Panao-Huánuco	52	2	404000
Rancho-	76	2	572000
Chinchao			
Rancho-Muña-Colmilla	38	1	286000
Frias-Chulucanas-santo Domingo-Morropón	80	1	500000
Talara-Sullana-san Jacinto	80	1	495000
Tahuamanu-Yavarija	73	2	551000
Trujillo-Virú-Ascope-	253	1	1538000
Pacasmayo			

Trujillo-Sulibal-Gambarra-Tayabamba	133	1	951000
Tumbes-Puerto Pizarro	11		66000
Piura-la Luna-Ayabaca	200		1200000
Calhuanca-Abancay	160	1	1140000
Simbay-Caylloma	190	2	1370000
Chachapoyas-Ayabamba	90	2	670000
Puquio-Andahuaylas	298	3	2086000
Ica-Nazca-Palpa-Los Molinos	505	1	305000
Huaraz-Yungay	50	1	370000
Cuzco-san Jerónimo-Anta	14	1	118000
Piura-Sullana-	204	1	1020000
Tina			
Huacho-Chimbote-Trujillo	465	3	2425000
Camaná-Moquegua-Tacna	580	4	3070000
Puno-Desaguadero	155	2	1085000
Cañete-	80		480000
Cotahuasi			
Ticapampa-Huailas	115	1	825000
Lima-Lomas-Ocaña-Atico	700	3	4450000
Tacna-Locumba-Sama	110		660000
Lima-santa Rosa deQuives	75	1	450000
San Vicente-	134		804000
Lurín			
San Vicente-Chincha	70		420000
Chiclayo-Almendral-Chongoyape	144		864000
Ramales en Azangaro	315	3	2265000
" en Huánuco	136	2	816000
" en Piura	1072	2	5360000
" en Huancavelica	207	3	1242000
" en Puno	1884	5	11304000
" en la Libertad	655	1	3275000
" en Ancash	890	3	5340000
" en Cajamarca	323	2	1938000
" en Cuzco	710	4	4260000
" en Tacna	4		200000
	626		3756000
" en Arequipa	1133	2	6818000
" en Tumbes	102	1	530000
" en Huancayo	110	2	770000
" en Huaraz	40	1	280000
" en Ayacucho	271	2	2826000
" en Moquegua	55		275000
" en Junín	1334	4	8004000
" en Lambayeque	292		1199000
TOTAL	17862	117	107616000

FUENTE: Manuel Capuñay: Leguía. Vida y Obra del Constructor del Gran Perú. Lima. 1951. Pgs.197-199.

ANEXO XV

VEHICULOS MOTORIZADOS EN CIRCULACION DE 1926 A 1945

AÑOS	CARRETERAS	AUTOMÓVILES	CAMIONES	OMNIBUS	MOTOCICLETAS	TOTAL
1926	10643	5082	3396	378		8856
1927	12614	6090	4169	468		10727
1928	18069	9300	5283	596	379	15558
1929	18069	7953	4696	502	256	13407
1930	19465	8682	4678	545	306	14211
1931	18477	7979	4242	365	241	12827
1932		7396	4130	476	287	12289
1933		9188	4554	639	301	14682
1934		7732	3159	570	101	11562
1935		9366	5290	738	172	15566
1936	21109	10964	6084	965	367	18380
1937	21843	14419	8985	1309	284	24997
1938	23609	13171	8798	1355	324	23648
1939		13881	8300	1446	317	23944
1940	25849	14775	9411	1509	252	25947
1941	27093	16650	10635	1773	423	29481
1942	29334	16633	11206	1508	398	29745
1943	31327	16229	11463	1462	109	29263
1944	33193	15774	12244	1278	362	29658
1945	33476	16599	11522	1469	370	29960

FUENTE: Extracto Estadístico del Perú de 1945. Lima. 1947. Pag. 235.

ANEXO XVI:**VEHICULOS MOTORIZADOS INSCRITOS EN PROVINCIAS EN 1933 Y 1945**

PROVINCIAS	Autos Públicos		Autos Particulares		Servicio Público		Camiones		Omnibuses		Total	
	1933	1945	1933	1945	1933	1945	1933	1945	1933	1945	1933	1945
TUMBES	3	9	11	8	12		27	36			53	53
Piura		69		129				244		7		
Paita		25		256				455		3		
Huancabamba								7				
Ayabaca								2				
Sullana		51		62				215		5		
Morropón		2		5				29				
PIURA		147	230	452	104		173	952	2	15	517	1566
Cajamarca		13		10				33		2		
Cajabamba								3				
Contumazá				1				1				
Hualgayoc								23				
Celendín								7				
CAJAMARCA	8	13	27	11	36		51	67		2	114	93
Lambayeque		7		22				98		13		
Chiclayo		87		185				327		29		
LAMBAYEQUE	40	94	136	207	56		178	425	9	42	419	768
Trujillo		154		172				449		99		
Pacasmayo		46		34				115		9		
Otuzco								8				
Huamachuco								4				
LA LIBERTAD		200	127	206	143		182	576		108	478	1090
Huaraz		12		18				72		4		
Santa		21		43				59		3		
Yungay		2						3				

Huaylas	1			3						
Carhuaz			2			6				
ANCASH		36	34 63	52		84 143	24 7		170	249
Huánuco		21	35			124	10			
Ambo		2	5			10	3			
HUÁNUCO	2	23	27 40	10		43 134	13		80	210
Huancayo		15	89			241	44			
Tarma		32	31			277	33			
Yauli		45	50			90	38			
Jauja		10	14			93	24			
JUNÍN	10	102	222 184	116		349 701	89 139		786	1126
PASCO		8	39			91	10			148
Lima		3240	9142			5252	843			
Chancay		87	85			351	72			
Huarocharí						3	2			
Cañete		69	56			153	10			
Canta						3				
Callao		194	437			642	6			
LIMA	202	3590	4233 9720	2339		2745 6404	389 933		9908	20647
Ica		86	110			331	37			
Pisco		20	49			132	18			
Chincha		39	97			181	18			
Nasca		24	21			82	6			
ICA	6	169	196 277	144		306 726	23 79		675	1251
Huancavelica			3			24	2			
Angaraes			1			9				
Tayacaja						3	1			
HUANCAVELICA	2		16 4			20 36	2 3		40	43
Huamanga		13	11			32	8			
Huanta		2	1			18				
Lucanas			1			6				
AYACUCHO		15	8 13	9		8 56	4 8		29	92

Cusco		70		80			130		13		
Calca		2		6			8		3		
Canchis		12					20		3		
La Convención		3		2			36		6		
Quispicanchis		2					13		2		
Urubamba		7		4			15		3		
CUSCO	8	96	95	92	42	65	222	66	30	276	440
Abancay		2		7			17		1		
Andahuaylas		2		5			10		1		
APURIMAC		4	5	12			27	1	2	6	45
Arequipa	9	194		261			399		43		
Islay		8		11			37		9		
Camaná		10		3			60		1		
Caravelí		1					13		1		
Castilla		4		6			26		1		
Caylloma				1			4				
AREQUIPA		217	147	282	83	176	539	21	55	436	1093
Puno		17		17			36		1		
Lampa		1		6			15				
Melgar		32		16			39				
Azangaro		16		4			18				
Huancané				5			14				
San Román		17		31			66		1		
Carabaya							5				
Chucuito		5		4			13				
PUNO		88	69	83	50	70	206		2	189	379
MOQUEGUA		6	6		18	7	28			31	34
TACNA	7	31	20	25	32	49	119	8	18	116	193
LORETO	2	24	9	9	25	19	34	1	3	56	70
SAN MARTIN						1				1	

MADRE DE DIOS							1				1	
AMAZONAS												
TOTALES	299	9666	5618	23373	3271		4554	22736	639	2907	14381	29590

FUENTES: Extractos Estadísticos de 1933. Lima. 1935.
Extractos Estadísticos de 1945. Lima. 1947.

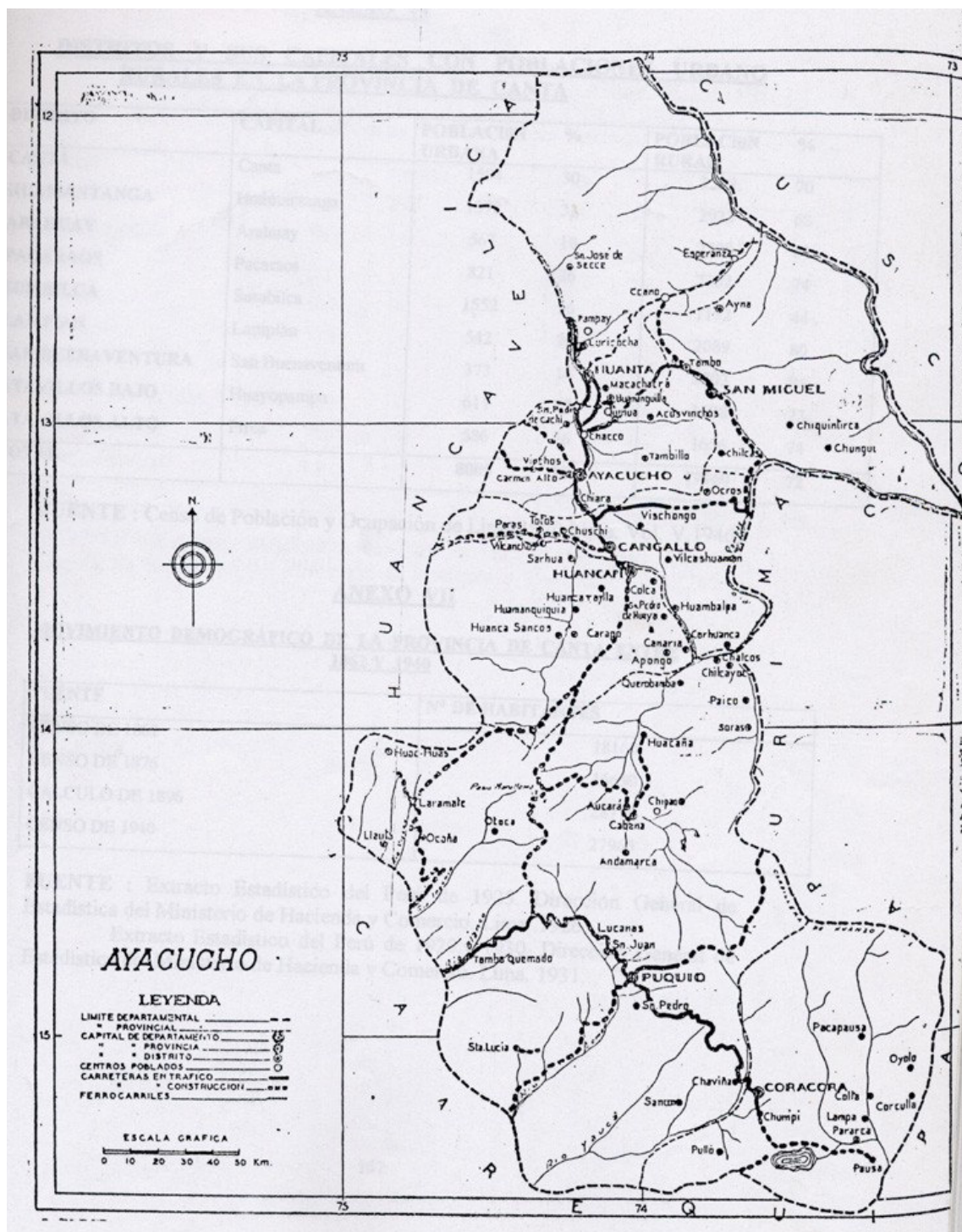
Extraído del "Itinerario General de la República del Perú" de Segundo Briceño. Los caminos entre la costa y la sierra siguen la vertiente de los ríos en ambos lados de la cordillera andina. Con este criterio se construirían los nuevos caminos carrozables hacia el oriente amazónico.



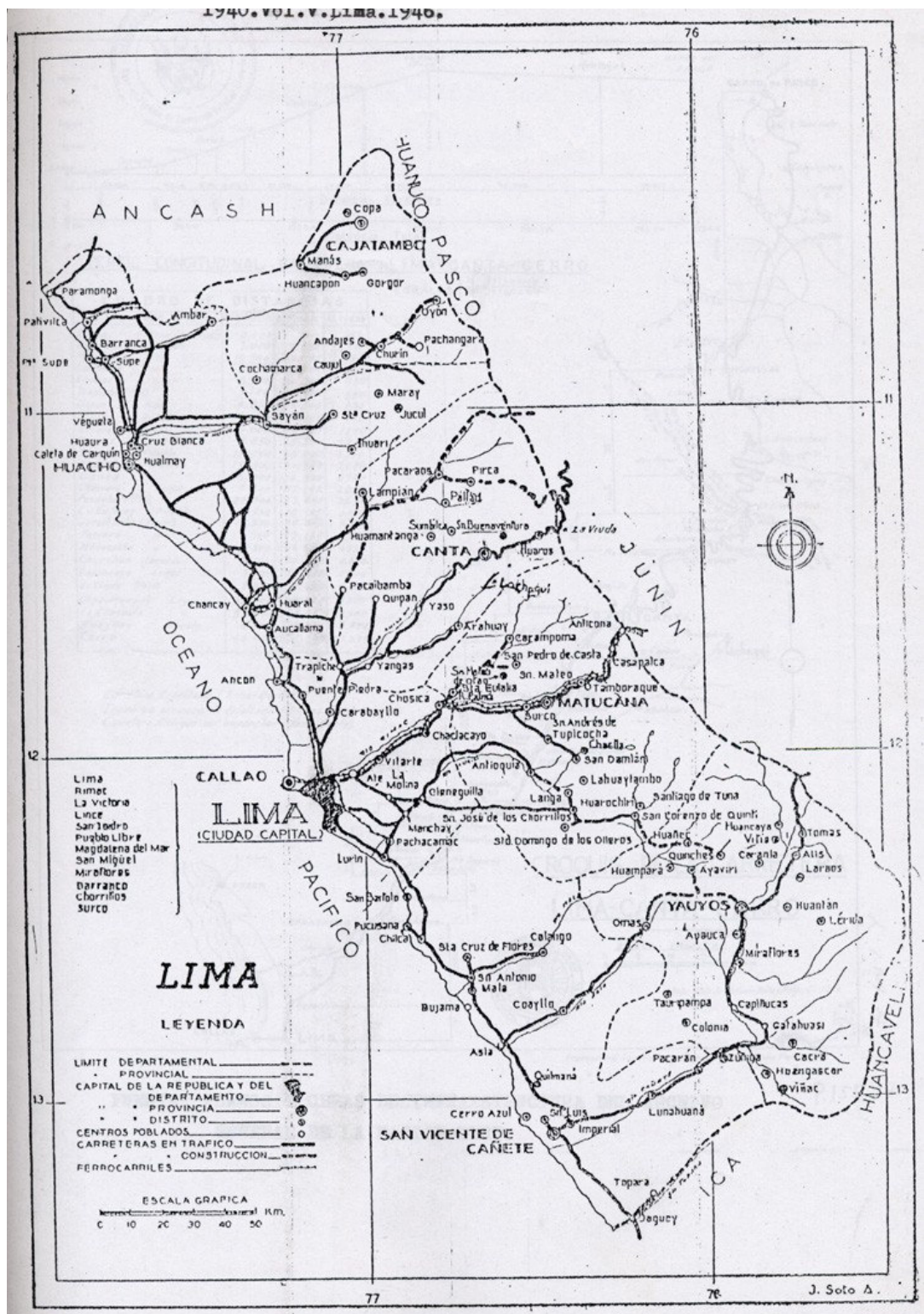
(MAPA 2) MAPA VIAL DEL PERU HACIA 1930

Extraído de "Historia del Leguismo. Sus Hombres y sus Obras" de José Reaño.
Fíjese en el trazo de las carreteras. Los caminos longitudinales siguen la orilla de la costa y la cordillera serrana, unidos por caminos que entran al través.

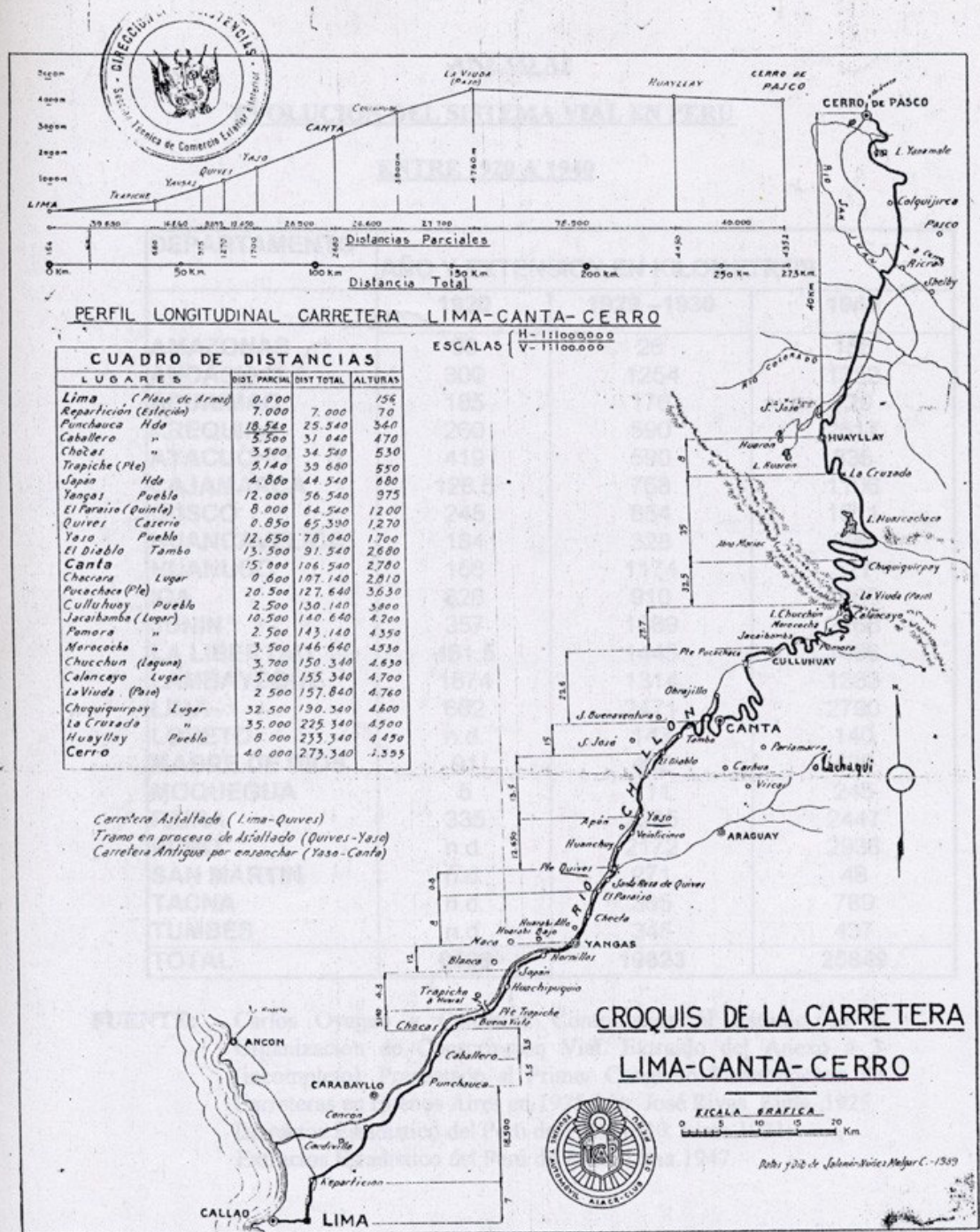




FUENTE: Censo Nacional de Población y Ocupación de los departamentos de Ica, Huancavelica y Ayacucho, 1940. Vol. VI. Lima.1944.



FUENTE: Censo Nacional de Población y Ocupación de los Departamentos de Ica, Huancavelica y Ayacucho. 1940. Vol. VI. Lima. 1944



FUENTE: PLANOS Y OBRAS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL ARCHIVO GENERAL DE LA NACION-PERU.

FUENTES UTILIZADAS

PERIODICOS Y PUBLICACIONES LOCALES Y DE LA CAPITAL

BOLETÍN DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS. Lima. Tip. Nac.

Federico Barrionuevo. 1905.

EL COMERCIO. 1916; 1918; 1920; 1921.

EL ESTANDARTE CATOLICO. Organo del Obispado. Ayacucho. 1918-1927.

EL GRANITO. Organo de la Sociedad de Preceptores de Ayacucho. Ayacucho. 1912.

EL PERUANO. 1917; 1920; 1930.

LA PRENSA. 1906; 1915; 1916; 1920; 1927.

LA HORMIGA. Círculo de Obreros Católicos de Ayacucho. Ayacucho. 1920-1921; 1925.

LA VIALIDAD. Revista de Caminos. Lima. 1917-1918.

PERU: PUBLICACIONES OFICIALES

Conscripción Vial. Ley y Reglamento. Lima. Imp. Americana. 1923 (1926). (1929).

DIRECCION GENERAL DE ESTADÍSTICA. MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO:

Censo Nacional de Población y ocupación de los Departamentos de Ica, Huancavelica y Ayacucho. Lima. Imp. Torres Aguirre. Vol. VI. 1944.

Censo Nacional de Población y Ocupación Nacional del Departamento de Lima. Lima. Vol. V. 1946._

Extracto Estadístico del Perú. 1920. Lima. La Opinión Nacional. 1922.

Extracto Estadístico del Perú. 1924. Lima. La Opinión Nacional. 1925.

Extracto Estadístico del Perú. 1925. Lima. La Opinión Nacional. 1926.

Extracto Estadístico del Perú. 1929-1930. Lima. Imp. Americana. 1931.

Anuario Estadístico del Perú. 1945. Lima. 1947.

MINISTERIO DE FOMENTO:

Memoria que el Ministro de Fomento Julio Ego Aguirre Presenta al Congreso de 1920. Lima. Imp. Torres Aguirre. 1921.

Memoria que el Ministro de Fomento Pío Max Medina Presenta al Congreso de 1923. Lima. Imp. Torres Aguirre. 1924.

Memoria que el Ministro de Fomento Ing^o Manuel Masías Presenta al Congreso Ordinario de 1924. Lima. Casa Editora La Opinión Nacional. 1925.

Memoria que el Ministro de Fomento Dr. Ernesto Souza Presenta al Congreso Ordinario. 1927. Casa Editora La Opinión Nacional. 1927.

Memoria que el Ministro de Fomento y Obras Públicas Ing^o Hector Boza Presenta al Congreso Constituyente de 1934. Lima. 1935.

MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO:

Cámara de Diputados. Acta de Sesiones del Congreso Legislativo Ordinario. Lima. 1923.

Cámara de Diputados. Diario de Debates. Lima. 1925.

Cámara de Diputados. Diario de Debates. Lima. 1928.

Cámara de Diputados. Documentos Parlamentarios del 3° Congreso Extraordinario. Asunto: Conscripción Vial. Dictamen de la Cámara de Senadores. Oficina Tipográfica La Opinión Nacional. 1917.

Diario de los Debates de la Cámara de Senadores. Lima. 1917.

Diario de los Debates de la Cámara de Senadores. Legislatura de 1923. Lima. Casa Editorial Manuel Moral “La Crónica” y “Variedades”. 1923.

Texto de Leyes del Congreso Nacional. Lima. Librería e Imprenta Gil. 1929.

FONDOS DOCUMENTALES MANUSCRITOS:

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION DEL PERU:

Contribución de Predios Rústicos de los Mayores Contribuyentes de los Distritos de la Provincia de Canta. 1919. Junta Departamental de Lima. (Fondos Manuscritos de República).

Informes de Prefectos y Subprefectos. Ministerio del Interior. 1920-1930.

BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERU. SALA DE INVESTIGACIONES:

Informe del Visitador del Consejo Provincial de Canta. 17 de abril de 1906. 5 fls. (Manuscritos).

CONSEJO PROVINCIAL DE CANTA:

Libro de Sesiones del Consejo Provincial de Canta. 1920-1930.

BIBLIOGRAFIA

ABAD, Ramón:

“Un Pueblo Masacrado”. Boletín del Centro Cultural Deportivo José Galvez de Lachaqui. Vol.1 año1. Canta. 1961.

“Un Minuto de Silencio”. Boletín del Centro Cultural Deportivo José Galvez de Lachaqui. Vol.3 año 1. 1961.

AGUIRRE, Carlos y WALKER, Charles:

Bandoleros, Abigeos y Montoneros. Criminalidad y Violencia en el Perú. Siglos XVIII-XX. Lima. Instituto de Apoyo Agrario. Lima. 1990.

ANDERSON, Perry:

El Estado Absolutista. Siglo XXI. Madrid. 1983.

ARAUJO, Adriano:

“La Conscripción Vial en Huamanga. 1919-1930”. Tesis de bachiller presentado en la Escuela de Arqueología e Historia de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad San Cristóbal de Huamanga. Ayacucho. 1989. 180 pp.

BASADRE, Jorge:

“La Conscripción Vial”. En: Revista NOVECIENTOS. N° 1-3. Lima. Abril – junio.1924.

Historia de la República del Perú. Lima. Edit. Universitaria. Tomos XI-XII.1972.

BONILLA, Heraclio:

“El Impacto de los Ferrocarriles. Algunas Proposiciones”. En: Historia y Cultura. Organo del Museo Nacional de Historia. INC. Vol. 6. Lima. 1973. Pp.93-120.

“Los Mecanismos de un Control Económico”. En: Gran bretaña y el Perú. Vol. V. Lima. IEP- Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú. 1977.

“La Emergencia del Control Norteamericano sobre la Economía Peruana.1850-1930.” En: Un Siglo a la Deriva. Ensayos sobre Perú, Bolivia y la Guerra. Lima. IEP.1980. Pgs. 71-105.

“Estado y Tributo Campesino. La experiencia de Ayacucho.” En: H. Bonilla: Los Andes en la Encrucijada. Indios, Comunidades y Estado en el Siglo XIX. Quito. Libri Mundi-FLACSO. 1991.

BRICEÑO, Segundo:

Itinerario general de la República del Perú. Lima.1921.

BURGA, Manuel y FLORES, Alberto:

Apogeo y Crisis de la República Aristocrática. Lima. Edics. Rickchay. Lima. 1980.

BURGA, Manuel y REATEGUI, Wilson:

Lanas y Capital Mercantil en el Sur Peruano. 1895-1935. Lima. IEP. 1981.

BURGA, Manuel:

“Los Profetas de la Rebelión(1919-1923)”. En: J.P. Deler y Saint Geours (compls.): Estados y Naciones en los Andes: Hacia una Historia Comparativa: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú. Lima. IEP-IFEA. 1986. Pgs. 493-517.

CABALLERO, José María: Economía Agraria de la Sierra Peruana. Antes de la Reforma Agraria de 1969. Lima. IEP. 1981.

CAPELO, Joaquín:

La Vía Central del Perú. Lima. 1895.

CAPUÑAY, Manuel:

LEGUIA. Vida y Obra del Gran Constructor del Perú. Lima. 1951.

CARAVEDO, Baltazar:

Clases, Lucha Política y Gobierno en el Perú. 1919-1933. Lima. Retama Edit. 1977.

CASTAGNOLA, Dante:

Caminos. El Progreso Nacional. Lima. 1936.

- CONFERENCIA TECNICA NACIONAL DE CARRETERAS. Lima. 1929.
2 Tomos.
- CONSEJO NACIONAL DE LA UNIVERSIDAD PERUANA (CONUP):
HUAMANGA. Una Larga Historia. Lima. 1973.
- CONTRERAS, Carlos:
“Minería y Mano de Obra en el Perú del Siglo XIX”. Siglo XIX. Revista de Historia publicada por la facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Nuevo León. Monterrey. 1989. Pgas. 9-49.
“Conflictos Intercomunales en la Sierra Central. Siglos XIX y XX.” En: H. Bonilla: La Encrucijada en los Andes. FLACSO- Quito. Libri Mundi. 1991. Pgs.199-215.
“La Inversión Extranjera en le Perú. 1890-1930”. Alma Mater N°5. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima. Agosto 1993. Pgs. 85-98.
“Modernizarse o Descentralizar. La Difícil Disyuntiva de las Finanzas Peruanas durante la Era del Guano.” Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos. Lima. 2º semestre. 1996. Pgs.125-150.
- COPELLO, Juan y PETRICONI, Luis: Estudios Sobre La Independencia Económica del Perú. Lima. Imp. El Nacional. 1876.
- CORDOVA Y URRUTIA, José María:
Estadística Histórica, Geográfica, Industrial y Comercial de los pueblos que conforman las provincias del Departamento de Lima. Lima. Imp. de Instrucción Primaria Félix Moreno. 1839(Edición Original). Para la edición facsimilar contemporánea: Sociedad “Entre Nous”. 1992.
- COTLER, Julio:
“Haciendas y Comunidades Tradicionales en un Contexto de Movilización Política”. En: MATOS, J. y FUENZALIDA, F.(compls.):Hacienda, Comunidad y Campesinado en el Perú. Lima. 1976.
- DAVALOS, Pedro:
Las Vías de Comunicación en el Perú. Nueva York. 1902.
La Primera Centuria. Lima. 4 Vols. 1919-1926.
Diez Años de Historia Contemporánea del Perú.1899-1908.Lima.Lib. e

Imprenta Gil.1930.

DEL PINO, Juan José:

Las Carreteras del Departamento de Ayacucho. Extractos de Informes de las Visitas de Inspección desde 1937. Ayacucho. Imp. de los obreros Católicos. 1944.

DEUSTUA, José:

Intelectualismo, Indigenismo y Descentralismo en el Perú. 1897-1931. Cusco. Centro Bartolomé de las casas. 1984.

DE TRAZEGNIES, Fernando:

La Idea de Derecho en el Perú Republicano. Lima. PUC Fondo Ed. 1979

DOLLFUS, Oliver:

Territorios Andinos. Reto y Memoria. Lima. IFEA-IEP.1991.

DRAKE, Paul:

“La Misión Kemmerer al Perú. Asesores e Inversores Norteamericanos durante la Gran Depresión. 1930-1933”.Revista HISLA Vol. I. 1º semestre. 1987. Pgs. 3-39.

DIEZ CANSECO, Ernesto:

La Red Nacional de Carreteras. Lima. Dirección de Vías de Comunicación del Ministerio de Fomento. 1929.

ECUADOR:

La Carretera Rumichaca-Babahoyo. Quito. Oficina de Información y Propaganda. 1930.

ESCALANTE, Fernando:

Ciudadanos Imaginarios. México. 1992.

EVERETT, Rogers y SWENNING, Lynne:

La Modernización entre los Campesinos. El Impacto de la Comunicación. FCE. 1973.

FAVRE, Henry:

“La Dinámica de la Sociedad Campesina indígena y la Migración a las Plantaciones Costeras del Centro del Perú.”. En K. Duncan e I. Rutledge: Tierras, población y Mano de Obra. México. FCE. 1987. Pgs. 281-295.

FERRERO, Romulo:

La Política Fiscal y la Economía Nacional. Lima. Edtr. El Lumen. 1946.

FLORES GALINDO, Alberto:

Arequipa y el sur Andino. Siglos XVIII- XX. Lima. Edt. Horizonte. 1977.

FUENZALIDA, Fernando y Otros:

Estructuras Tradicionales y Economía de Mercado. La Comunidad de indígenas de Huayopampa. Lima. IEP. 1968.

GAMARRA, Jeffrey:

“Estado, Modernidad y Sociedad Regional: Ayacucho.1920-1940”. En APUNTES 31. Revista de CCSS del Centro de Investigaciones de la Universidad del Pacífico. Lima. 2º semestre 1992. Pgs. 103-114.

GARRET, G.:

“The Oncenio of Auguste B. Leguía. Middle Sector Government and Leadership in Peru.1919-1930.” The university of New Mexico. Ph. D.1973. (Tesis).

GERBI, Antonello:

Caminos del Perú. Historia y Actualidad de las Comunicaciones Viales. Lima. 1944.

GLAVE, Luis Miguel y URRUTIA, Jaime:

Radicalismo Político en Elites Regionales. Ayacucho 1930-1956. De la Revolución Aprista a la Reapertura de la Universidad. Desde el Fin del Oncenio Leguista al Findel Ochenio Odriista. Inédito.

GLAVE, Luis Miguel:

Trajinantes. Caminos Indígenas en la Sociedad Colonial. Siglos XVI-XVII. Lima. Instituto de Apoyo Agrario. 1989.

GOOTENBERG, Paul:

Población y Etnicidad en el Perú del Siglo XIX. Lima. IEP. 1996.

GOLTE, Jürgen y DE LA CADENA, Marisol:

“La Codeterminación de la Organización Social Andina”. Allpanchis 22. Año 13 del Instituto Pastoral Andina. 1983. Pgs. 7-34.

GUERRA, Margarita:

- Historia General del Perú. La República. Lima. Editorial Brasa. Vol. VIII. 1994.
- GUTIERREZ ALVAREZ, Secundino José:
Las Comunicaciones en América. De la Senda primitiva al Ferrocarril. Colección MAPFRE Edtr. Madrid. 1993.
- HABERMAS, Jürgen:
Problemas de Legitimación en el Capitalismo Tardío. Buenos Aires. Amorrortu Edtrs. 1976.
- INSTITUTO DE ETNOLOGIA:
Las Actuales Comunidades Indígenas de Huarochirí en 1955. Lima. Facultad de Letras de la UNMSM. 1958.
- KARNO, Howard L.:
“Augusto B. Leguía. The Oligarchy and the Modernization of Peru.1870-1930”. University California. Los Angeles 1971(1970)(Tesis)
- KAPSOLI, Wilfredo
Los Movimientos Campesinos en el Perú. 1879-1965. Lima. Edics. Atusparia. 1982.
Ayllus del Sol.Anarquismo y Utopía Andina. Lima. 1984.
- KAPSOLI, Wilfredo y REATEGUI, Wilson:
El Campesinado Peruano. 1919-1930. Lima. Seminario de Historia Rural Andina. 1972.
- KLAREN, Peter:
Formación de las Haciendas Azucareras y Los Orígenes del Apra. Lima. IEP. 1976.
- LARA, E. G.:
Historia del Ministerio de Fomento y Obras Públicas. 1896-1936. Lima. 1936.
- MAC EVOY, Carmen:
La Utopía Republicana. Ideales y Realidades en la Formación de la Cultura Política Peruana. 1871-1919. Lima. PUCP Fondo Edit. 1997.
- MANRIQUE, Nelson:

- Las Guerrillas Indígenas en la Guerra con Chile. Campesinado y Nación. Lima. Centro de Investigación y Capacitación. 1981.
- Mercado Interno y Región. La Sierra Central. 1820-1930. Lima. DESCO.1988.
- YAWARMAYU. Sociedades Terratenientes Serranas. 1879-1910. Lima. IFEA-DESCO. 1988.
- MARIATEGUI, José C.:
Siete Ensayos de Interpretación de la Realidad Peruana. Lima. Biblioteca Amauta. 1984.(Edic. Original. 1928).
- MARTINEZ DORADO, Gloria:
 “La Relación entre el Poder central y los Poderes locales: Clientelismo y Conflicto en Navarra y Valencia. 1808-1841”. En: Antonio Robles Egea (Comp.): Política en Penumbra. Siglo XXI Edtrs.
- MATOS MAR, José y FUENZALIDA, Fernando:
Hacienda, Comunidad y Campesinado en el Perú. Lima. IEP. 1976.
- MAYER, Eric:
 “Ecología, Crimen y Rebelión en los Andes. Ayacucho 1852-1929”. En: C. Aguirre y Ch. Walker: Bandoleros, Abigeos y Montoneros. Criminalidad y Violencia en el Perú. Siglos XVIII-XX. Lima.IAA.1990. Pgs. 185-212.
- MENDIZABAL LOSAK, Emilio:
 “PACARAOS. Una Comunidad en la Parte Alta del Valle de Chancay”. Revista del Museo Nacional de Cultura. Vol. XXIII. Pgs. 12-127.
- MEZA, Mario:
 “Estado y Relaciones Locales de Poder en la Sierra Central: Movilización Laboral y sociedad Rural en Canta. 1920-1930”. Ponencia presentada en el Seminario Permanente de Investigación Agraria (SEPIA VII). Huancayo. Agosto. 1997.
- MILLA BATRES (Edtrs.):
Diccionario Histórico Biográfico del Perú. Siglos XVI-XX. Lima. 1985.
- MITCHELL, William:
 “The System of Power in Quinua: A Community of the Central Peruvian

- Hinglands.” Unniversity of Pittsburg. Ph.D. Antropology. 1972.(Tesis).
- MIRO QUESADA LAOS, Carlos:
Autopsia de los Partidos Políticos. Lima. Edics. Paginas Peruanas.1961.
- MONTOYA, Rodrigo:
“Una introducción Necesaria”. En: SEPIA II y UNSCH: PERÚ. El Problema Agrario en Debate. Ayacucho. 1987.
- MOORE, Barrington:
Los Orígenes Sociales de la Dictadura y la Democracia. El Señor y el Campesino en la Formación del Mundo Moderno. Edic. Península. 1991.
- MOSCOSO, Martha:
“Comunidad, Autoridad Indígena y Poder Republicano en el Siglo XIX”. En Revista Andina 14. Cusco. 1989.
- MOSSBRUCKER, Harald:
El Concepto de Comunidad: Un Enfoque Crítico. Lima. IEP. 1990.
- OYAGUE, Carlos:
La Conscripción Vial o Servicio Obligatorio de Caminos. Ideas Generales y Argumentos que pueden servir de base a una Ley. Lima. Sociedad de Ingenieros. 1915.
Contribución al Estudio de la Organización de la Conscripción Vial. Presentado al Congreso Panamericano de Carreteras de Buenos Aires. 1925. Sociedad Geográfica. Lima. 1925.
- ORLOVE, Benjamín:
“La Violencia Vista Desde Arriba y Desde Abajo: Narrativas Oficiales y Campesinas de Encuentros Conflictivos en la Sierra Sur del Perú. En: Enrique Urbano: Poder y Violencia en los Andes. Cusco. Centro Bartolomé de las Casas. 1989.Pgs. 237-259.
- OSZLAK, Oscar:
“La Formación Histórica del Estado en Latinoamérica. Algunos Apuntes Históricos y Metodológicos para su Estudio”. Latin American Review Radical. N°16. 1981(Versión en inglés)
- PORTARO, Edgardo:

- Estado Actual de la Construcción de Carreteras en el Perú. Lima. Dirección de Vías de Comunicación. Ministerio de Fomento. Imp. Torres Aguirre. 1930.
- POZO, Manuel Jesús:
“Ayacucho ¿Principia ya a tener vida económica?”. En Consejo Nacional de la Universidad Peruana (CONUP): HUAMANGA. Una Larga Historia. Lima. 1973. Pgs. 357-396.
- QUERO, Morgan:
“Estado y Representación en el Perú”. En Revista ALLPANCHIS 39. Instituto Pastoral Andina. 1º semestre. Cusco.1997. Pgs.115-140.
- RAMIREZ, Bernardino – ICOCHEA, Wilfredo (Edtrs.):
CANTA. Su Historia. Posibilidades de Desarrollo. Lima. Edics. Kallapallku. 1995.
- REAÑO, José:
Historia del Leguismo. Sus Hombres y Sus Obras. Lima. Edics. Ernesto Balarezo. 1928.
- RIVERA PALOMINO, Jaime:
Geografía General de Ayacucho. Ayacucho. UNSCH. 1971.
- ROBLES EGEA, Antonio:
Política en Penumbra. Patronazgo y Clientelismo Político en la España Contemporánea. Siglo XXI Edtrs. 1995.
- ROTWOROWSKI, María:
Señoríos Indígenas de Lima y Canta. Lima. IEP. 1978.
- RUIZ FOWLER, José:
Monografía Histórica Geográfica del Departamento de Ayacucho. Lima. Imp. Torres Aguirre. 1924.
- SELIGMANN, Linda:
“La Ley y el Poder en la Sociedad Andina. La Reforma Agraria en 1969”. En: H. Urbano (Comp.) Poder y Violencia en los Andes. Cusco 1988. Pgs. 361-375.
- SLATER, David:

“El Capitalismo Subdesarrollado y la Organización del Espacio. Perú, 1920-1940”. En: Revista ALLPANCHIS. Vol. XII. N° 13. Cuzco. 1979. Pp. 109-143.

SPALDING, Karen:

De Indio A Campesino. Cambios en la Estructura Social del Perú Colonial.
IEP. 1974.

STERN, Steven:

Los Pueblos Indígenas del Perú y el Desafío de la Conquista Española. Huamanga hasta 1640. Madrid. Alianza Editorial. 1986.
(Compilador): Resistencia Rebelión y Conciencia Campesina en los Andes. Siglos XVIII al XX. Lima. IEP. 1990(1987).

STIGLICH, G.:

Diccionario Geográfico del Perú. Lima. Imp. Torres Aguirre. 1922. 4 Vols

TANTALEAN ARBULÚ, Javier:

Política Económico - Financiera y la Formación del Estado. Siglo XIX.
Lima. CEDEP. 1983.

TARAZONA, J.:

Demarcación Política del Perú. Recopilación de Leyes y Decretos. 1821-1946. Dirección Nacional de Estadística. Ministerio de Hacienda y Comercio.
Lima 1946.

TAURO, Alberto:

Enciclopedia Ilustrada. Lima. Edt. Inca. PEISA. Tomo 2. 1987.

TAYLOR, Lewis:

Bandits and Politics in Peru. Landlord and Peasant. Violence in Hualgayoc. 1900-1930. Centre of Latin American Studies. Univ. Of Cambridge.

THORP, R. y BERTRAM, G.:

1890-1979. Crecimiento y Políticas en una Economía Abierta. Lima. Mosca Azul Edtrs. - Universidad del Pacífico. 1988.

ULLOA CISNEROS, Abel:

Escombros. 1919-1930. Lima. 1934.

URRUTIA, Jaime; ARAUJO, Adriano y JOYO, Haydeé:

“Las Comunidades en la Región de Huamanga.1824-1968”. En SEPIA II-
UNSCH: PERU. El Problema Agrario en Debate. Ayacucho. 1987.

VAN DER GABLENTZ, Otto Heinrich:

Introducción a la Ciencia Política. Biblioteca Herder. 1974.

VILLENA, Carlos:

Los Recorridos del Ministro Sr. Souza a través del Perú, el Sur y el Centro.
Lima.1927.

YEPES, Ernesto:

1820-1920. Un siglo de Desarrollo Capitalista. Lima. IEP. 1972.

ZAPATEL, Cesar:

Vialidad y Turismo en el Perú. Lima. 1929.